

Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg



CLASSIC CARS

125 Jahre Motorsport
von Mercedes-Benz

30 Jahre R 129

NEW CARS

Mercedes-AMG CLA 35
4MATIC

DISCOVERY

Les jardins du Grand-Château
d'Ansembourg

Clubnews MBCL



Carl's

by Mercedes-Benz Club Luxembourg

www.carls.lu

Carl's #03 Summer 2019

Rédacteur en chef

Jean-François Zimmer

Rédacteurs de ce numéro

Paulo Lobo, Guy Muller, Jean-François Zimmer

Publicité

Natacha Thiel — Tél. (+352) 661 899 998
pub@carls.lu

Directeur artistique

Philippe de Gruiter

Mise en page

Almathea Consulting sàrl, Luxembourg
www.almatheia.lu

Print management

Luxedit Sàrl, Luxembourg
www.luxedit.lu

Tirage

4.000 exemplaires

Éditeur

Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl

Siège social : Walferdange,
Secrétariat : 16, rue
d'Eschweiler
L-6187 Gonderange
Tél : (+352) 621 375 056
Fax : (+352) 78 98 53
info@mercedesbenzclub.lu
www.mercedesbenzclub.lu

Luxedit sàrl

275, rue de Luxembourg
L-8077 Bertrange
Tél : (+352) 26 38 93 12
Fax : (+352) 26 38 93 13
info@luxedit.lu
www.luxedit.lu

Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl, est l'éditeur du magazine Carl's et est établi à Walferdange au Luxembourg. La gestion est assurée par son comité en fonction.

© Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl 2019, tous droits de reproduction réservés

© Luxedit sàrl 2019, tous droits de reproduction réservés

Editorial

Chers membres, chers lecteurs et lectrices,

La saison 2019 des voitures anciennes a déjà bien démarré : plusieurs randonnées et les grandes expositions nationales et internationales ont déjà eu lieu. Nous vous proposons un bilan de nos visites et publions le calendrier des événements futurs à ne pas rater. Rares sont les weekends entre juin et octobre sans rendez-vous automobile.

Pour la partie historique de ce numéro, nous nous sommes rendus au Grand-Château d'Ansembourg et nous vous présentons un résumé de 125 ans de sport automobile sous l'étoile, sans oublier de commémorer les anniversaires de Gottlieb Daimler et de Carl Benz.

Côté nouveautés, nous vous présentons la Mercedes AMG CLA 35, une vraie sportive avec un design époustouflant.

Le portfolio mettant en scène une 190 SL a été réalisé dans le Parc de Mondorf-les-Bains, un lieu plus que centenaire avec de magnifiques arrangements floraux. Ses espaces de récréation en font un agréable lieu de détente à (re)découvrir lors d'une balade le long des sentiers aménagés.

Une voiture, une histoire : nous avons rencontré un matin de printemps un de nos membres pour effectuer une balade dans son cabriolet de la série W111, à travers champs et villages.

Toujours à bord, sans trop se faire remarquer, sauf en cas de nécessité : les systèmes actifs et passifs de sécurité qui équipent depuis les années 1960 nos belles voitures sont présentés dans la rubrique technique.

Côté Youngtimer, nous fêtons les 30 ans de la SL 129 et les 25 ans de la E500, toutes deux étant devenues des voitures de collection recherchées.

Dans la partie consacrée aux activités du club, nous relatons les événements qui ont eu lieu depuis janvier : de l'assemblée générale à la visite à Stuttgart, en passant par nos sorties en voiture ancienne.

A l'approche de la saison estivale, nous vous souhaitons une agréable lecture et de belles randonnées. Que la bonne étoile vous guide sur tous vos chemins !



Jean-François Zimmer, président du Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl

KELLER AG - Photograph: AD Company BVBA, Hilde Verbeke www.demoisteverband.be, Serge Brison www.sergebrison.com



Des vastes baies vitrées coulissantes sur mesure au design épuré et à hautes performances énergétiques.

www.kellerag.com / Showroom Troisvierges - Showroom Potaschberg

minimal windows®



Sommaire

NEWS

- 8** Actualités / Aktuelles in Kürze
- 10** Chemin faisant
- 12** Daimler-Aktionäre mit großer Mehrheit für neue Konzernstruktur
- 14** Mercedes-Benz auf der Retro Classics 2019
- 16** Motor Klassik Award 2019
- 18** Die Techno-Classica feiert ihren 30. Geburtstag
- 24** 125 Jahre Motorsport von Mercedes-Benz

MAGAZINE

- 26** Cure d'élégance
- 34** Une voiture, une balade, une rencontre

CLASSIC CARS

- 42** 30 Jahre Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129
- 48** Gottlieb Daimler und Carl Benz : Runde Geburtstage der Automobil-Pioniere
- 52** Mercedes-Benz 300 Pullman: Ein ganz besonderes Fahrzeug
- 54** Mercedes-Benz E 500: Doppeljubiläum für Youngtimer-Legende
- 58** Erfolgsgeschichte passive und aktive Sicherheit

NEW CARS

- 68** La nouvelle Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC

DISCOVERY

- 74** Gastronomie
- 76** Escapade : les jardins du Grand-Château d'Ansembourg
- 80** La destination, c'est la mer vêtue de bleu

CLUBNEWS

- 82** Calendrier 2019
- 83** Generalversammlung über 2018
- 84** Autojumble 2019
- 86** Salon du Vintage : le MBCL se plonge dans les années 1960
- 88** Treppeltour 2019
- 89** Frühlingsausfahrt des MBCL
- 92** Werksbesuch in Stuttgart
- 96** Mercedes-Benz 170V Roadster: Neues Leben für altes Holz
- 97** Kurzbesuch in Schneverdingen
- 97** Kleinanzeigen
- 98** Une voiture, une passion, une grande famille



besenius

Serrures et sécurité

4 Zone Industrielle L-9166 Mertzig • T 88 80 84 • besenius.lu

Systèmes d'alarme et de vidéosurveillance

Systèmes d'alarme anti-effraction et anti-attentat de dernière génération

Systèmes câblés et sans fil • Produits certifiés Vds

Planification et installation • Conseil et service après-vente

Photo : Telenot Alarmsysteme



Atelier de ferronnerie

1 Zone Industrielle L-9166 Mertzig • T 88 81 10 1

Die Daimler-Familie trauert um Niki Lauda

Die gesamte Rennsport-Welt und die Daimler-Familie sind in tiefer Trauer um Niki Lauda. Der dreimalige Formel 1-Weltmeister und Geschäftsmann verstarb am 20. Mai 2019 im Alter von 70 Jahren im Kreise seiner Familie.

„Der Motorsport hat seinen größten Kämpfer verloren“, sagte Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars. „Die Mercedes Familie hat einen ihrer besten Mentoren verloren. Und ich habe einen echten Freund verloren. Danke Niki!“

Ola Källenius, zukünftiger Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, fügte hinzu: „Wir trauern um eine Persönlichkeit mit einzigartigem Kämpferherz. Niki Lauda hat große Erfolge gefeiert und den Motorsport geprägt. Als Rennfahrer war er ein absolutes Ausnahmetalent und als Unternehmer eine echte Inspiration. Wir sind in Gedanken bei seiner Familie.“

Niki Lauda wurde im Jahr 2012 Aufsichtsratsvorsitzender von Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. In dieser Funktion gewann Niki zwischen 2014 und 2018 mit Mercedes-AMG Petronas Motorsport fünf Mal in Folge sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1.

„Niki wird immer eine der größten Legenden unseres Sports bleiben. Er verkörperte Heldentum, Menschlichkeit und



Aufrichtigkeit auf und abseits der Strecke“, sagte Toto Wolff, Teamchef von Mercedes-AMG Petronas Motorsport. „Niki, Du bist einfach unersetzbar, es wird niemals wieder jemanden wie Dich geben. Es war uns eine Ehre, Dich unseren Chairman zu nennen - und mein Privileg, Dich als Freund zu haben.“



Autofestival 2019 : Großer Besucherandrang bei Merbag

In den Niederlassungen von Merbag war während den 10 Tagen des diesjährigen Autofestivals großer Besucherandrang. Die interessanten Angebote sowie mehrere Neuvorstellungen (B-Klasse, AMG GT Coupé, AMG A35 usw.) lockten viele Besucher in die Geschäftsräume. In der Niederlassung in Hollerich konnte man außerdem 3 klassische Mercedes-Benz bewundern: ein 220 Cabriolet, ein 190 SL und ein 280 SL wurden während des Autofestivals von der Firma Arthur Bechtel ausgestellt und zogen die Blicke der Besucher auf sich. Seit über 45 Jahren ist die Firma Bechtel im Oldtimerhandel und in der Restaurierung unterwegs und nutzte das Autofestival 2019 um sich dem Luxemburger Publikum vorzustellen.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Guy Muller



Une voiture de prestige mérite des traitements d'excellence

Un atelier moderne et spacieux

L'exigence de la qualité et le travail exécuté dans les règles de l'art ont rapidement contribué à faire de notre entreprise une référence en matière de réparations automobiles.

Une équipe dynamique et sérieuse vous propose un service de premier choix.

Débosselage et peinture de toutes marques de voitures, motos, camionnettes et divers supports. DSP (débosselage sans peinture), Spot Repair, DIP, etc. Un soin maximal et l'amour du détail sont ensuite appliqués à toutes les réparations effectuées.

Des restaurations haut de gamme

Notre équipe s'engage à faire une restauration d'old-timer ou youngtimer de très grande qualité avec le système STEP by STEP.

Un service de choix

Les services proposés commencent avec un devis sur place, le service Pick-Up avec véhicule de remplacement, la gestion complète des dossiers (assurance ou privé), ainsi que le polissage et le nettoyage.

Toutes les pièces de remplacement sont d'origine et tous les travaux effectués sont garantis pour une durée de 5 ans.

Carrosserie De Cock s.à.r.l
Z.A 3, Klengbousbiérg
L-7795 BISSEN/ ROOST
Tél:32.08.94 / Fax: 32.08.95
secretariat@decock.lu
www.decock.lu



Chemin faisant

Toutes ces étoiles qui ont accroché notre regard au fil de nos balades sur les routes.



Mythique 300 SEL

Nous avons reçu fin 2018 un courrier d'un de nos membres avec une photo datant de 1971. Voici le contenu du mail :

« Cher monsieur Zimmer,
Lors de mon adhésion au MBCL au printemps dernier, je n'imaginai pas y trouver une revue d'une telle qualité tant sur le fond que sur la forme. Le niveau atteint par Carl's s'inscrit parfaitement dans la tradition d'excellence de la marque. Bravo à vous et à toutes les personnes qui ont contribué aux deux premiers numéros.
J'ai également le plaisir de vous faire parvenir, en annexe, deux photos que 46 années séparent. La première remonte à juillet 1971. Je l'ai prise à Spa-Francorchamps au moment où la 300 SEL était sur le point d'offrir à AMG ses premiers titres de noblesse. La deuxième a été prise à Stuttgart en 2017 et témoigne de l'intérêt que suscite encore cette voiture auprès des amateurs même s'il ne s'agit ici, à ma connaissance, que d'une réplique de la mythique SEL, 2^e à Spa 46 années plus tôt. »

Marc Collard

Note de la rédaction : il s'agit effectivement d'une réplique exposée en 2017, la voiture d'origine ayant disparue dans les années 1970. Connue sous le nom « Die Rote Sau », la Mercedes AMG atteignait à l'époque 428 ch, 620 Nm et une vitesse maximale de 265 km/h.

300 D Cabriolet

Un de nos membres nous a fait parvenir les photos d'une Mercedes 300 D Cabriolet qu'il a retrouvée dans les réserves d'un restaurateur de voitures. Nécessitant une restauration complète, la voiture a tout de ce que les Allemands appellent un « Scheunenfund »...

réceptions • séminaires • team-building • hébergements

« Oh, John...
Je suis terrifiée !
Un crime vient d'être commis
et mes bijoux ont disparu...
J'ai besoin de toi
et de tes enquêteurs
au château pour élucider
cette mystérieuse affaire. »*

La Marquise

*Séminaire, team-building ou individuels à partir de 20 personnes.



Créons l'unique ensemble.

 facebook.com @closdelorraine
 instagram.com/closdelorraine

Château et Prieuré de Cons-la-Grandville
Rue du Château - F-54870 Cons-la-Grandville
Tél. +33 3 82 44 99 00 - contact@closdelorraine.com
www.closdelorraine.com



Hauptversammlung der Daimler AG am 22. Mai 2019 in Berlin. Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG (rechts), und Michael Brecht, Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats und Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Daimler AG.

Daimler-Aktionäre mit großer Mehrheit für neue Konzernstruktur

Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG haben bei der Hauptversammlung am 22.05.2019 in Berlin mit großer Mehrheit für einen Umbau des Daimler-Konzerns gestimmt. Damit wird der Weg für den Konzern frei, das Pkw- und Van-Geschäft sowie das Lkw- und Bus-Geschäft durch eine Ausgliederung auf rechtlich selbstständige Einheiten zu übertragen. Die neue Konzernstruktur (PROJEKT ZUKUNFT) wird mit der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister wirksam. Angestrebt wird der Start in der neuen Unternehmensstruktur dann zum 1. November 2019. Ab diesem Zeitpunkt wird die Mercedes-Benz AG die heutigen Geschäftsfelder Mercedes-Benz

Cars und Mercedes-Benz Vans verantworten, während die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in der Daimler Truck AG zusammengefasst werden. Die bereits rechtlich selbstständige Daimler Financial Services AG wird ab dem 24. Juli 2019 Daimler Mobility AG heißen. Die beiden neuen Gesellschaften werden wie die heutige Daimler AG und die künftige Daimler Mobility AG mitbestimmte deutsche Aktiengesellschaften mit Sitz in Stuttgart sein.

Die Daimler AG als börsennotierte Dachgesellschaft wird Governance-, Strategie- und Steuerungs-Funktionen wahrnehmen sowie konzernübergreifende Dienstleistungen erbringen. Mit drei schlagkräftigen Einheiten

unter einem gemeinsamen Dach stellt sich der Konzern flexibler und fokussierter auf. Mit der neuen Struktur will Daimler seinen Geschäftsfeldern mehr unternehmerische Freiheiten geben, die Markt- und Kundenorientierung stärken sowie Kooperationen einfacher und schneller ermöglichen. Durch die gezielte Ausrichtung der neuen Gesellschaften auf ihre Kunden, Märkte und Kernkompetenzen können neue Wachstums- und Ergebnispotenziale erschlossen werden. Zudem dient die Stärkung der divisionalen Struktur dem Ziel, bestehende Investoren langfristig zu binden und neue Kapitalgeber und Partner hinzuzugewinnen.

Außerdem beschloss die Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende in Höhe von 3,25 (i. V. 3,65) € je Aktie für das Geschäftsjahr 2018. Die Ausschüttungssumme beträgt 3,5 (i. V. 3,9) Mrd. €. Die Dividende wird am dritten Geschäftstag nach Beschlussfassung der Hauptversammlung, dem 27. Mai 2019, an alle Aktionäre ausgeschüttet, die am 22. Mai 2019 Aktien der Daimler AG gehalten haben.

Die zur Abstimmung stehende Anpassung der Vorstandsvergütung mit Anreizen für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung und einem stärkeren Fokus auf die Transformation in Richtung Mobilitätsdienstleister wurde von den Aktionären ebenso gebilligt wie eine Erweiterung des Unternehmensgegenstandes um „Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und -konzepte“ in der Satzung.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Die Hauptversammlung berief Joe Kaeser und Bernd Pischetsrieder als Vertreter der Anteilseigner erneut in den Aufsichtsrat. Kaeser ist aktuell Vorstandsvorsitzender der Siemens AG und ebenso wie Pischetsrieder, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der BMW AG sowie der VW AG, seit 2014 im Kontrollgremium von Daimler. Die Amtszeit der beiden wiedergewählten Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2024.

Veränderungen im Vorstand

Nach mehr als 13 Jahren als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars hat Dr. Dieter Zetsche zum Ende der Aktionärsversammlung sein Mandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, mit Wirkung zum Ablauf der zweijährigen Cooling-off-Periode der Hauptversammlung 2021 die Wahl von Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

„Mit Dieter Zetsche geht ein Ausnahmeführer. Er hat Daimler erfolgreich auch durch schwieriges Terrain zurück an die Spitze geführt und gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den tiefgreifenden Wandel des Unternehmens vorangetrieben. Unter seiner Leitung hat sich Daimler die Grundlage für eine gute Zukunft erarbeitet. Ihm gebührt unser uneingeschränkter Dank“, sagte Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG.



Zetsche begann 1976 bei Daimler in der Nachwuchsgruppe und hat eine Vielzahl von Stationen in leitender Funktion erfolgreich durchlaufen. Der promovierte Elektrotechnik-Ingenieur war unter anderem in leitenden Positionen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge in Brasilien, Argentinien und den USA tätig, bevor er 1995 als Vertriebsverantwortlicher in den Vorstand der Mercedes-Benz AG und dann als Vorstandsmitglied des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge berufen wurde. Im Jahr 2000 wurde er CEO und Präsident von Chrysler, 2005 Leiter der Mercedes-Benz Car Group und zum Jahresanfang 2006 auch Vorstandsvorsitzender der Daimler AG. Mit Ende der Hauptversammlung übernahm Ola Källenius die Verantwortung als Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars. „Mit Ola Källenius berufen wir einen anerkannten, international erfahrenen und erfolgreichen Manager aus dem eigenen Hause, der ebenfalls Menschen für eine Sache begeistern kann, zum Vorstandsvorsitzenden und Leiter Mercedes-Benz Cars. Zugleich setzen wir damit auf die bewährte doppelte Verantwortung des Vorstandsvorsitzenden, der auch die Leitung des größten Geschäftsfelds von Daimler innehat“, sagte Bischoff.

Källenius trat 1995 in den Konzern ein und wurde nach Übernahme mehrerer nationaler und internationaler Management-Funktionen mit Wirkung zum Januar 2015 zum

Mitglied des Vorstands der Daimler AG mit dem Ressort Mercedes-Benz Cars Vertrieb berufen. Im Januar 2017 übernahm er das Ressort Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung.

An der Hauptversammlung nahmen rund 5.000 Anteilseigner teil. Insgesamt waren 52,91% des Grundkapitals vertreten.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

Mit einem speziellen Gruß hat sich einer der Hauptkonkurrenten von Daimler von Dieter Zetsche verabschiedet. In dem Clip, den BMW auf seinem Twitter-Account verbreitete und der mittlerweile weltweit geteilt wurde, fährt ein als Zetsche verkleideter Schauspieler ein letztes Mal in seinem Mercedes-Dienstwagen nach Hause. Dort steigt der Fake-Zetsche in einen BMW-Elektrosportwagen um und braust davon. Dazu wird der Schriftzug „Endlich frei“ eingeblendet.



www.carls.lu/N8TQ



Benz 200 PS Rekordwagen „Blitzen Benz“. Foto von der Techno Classica 2015.

Mercedes-Benz auf der Retro Classics 2019

125 Jahre Motorsport als Leitmotiv

Auf der Retro Classics vom 7. bis 10. März 2019 feierte Mercedes-Benz Classic seine einzigartige Geschichte von 125 Jahren Motorsport. Auf dem mehr als 500 Quadratmeter großen Stand erinnerten historische Renn- und Rekordfahrzeuge an Höhepunkte des automobilen Wettbewerbs von 1894 bis an die Schwelle zum neuen Jahrtausend.

Die Geschichte des Motorsports beginnt in der französischen Hauptstadt Paris und bei Daimler in Cannstatt. Denn im ersten Automobilwettbewerb der Geschichte, der Wettfahrt von Paris nach Rouen im Juli 1894, gewinnen Fahrzeuge mit Zweizylinder-V-Motoren nach Daimler-Lizenz. So wird die Innovation von Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach zur treibenden Kraft des ersten Siegs in der Historie des Motorsports. Daran erinnerte Mercedes-Benz Classic bei der diesjährigen Retro Classics in Stuttgart mit einem originalen Daimler Zweizylinder-V-Motor.

Für weitere Höhepunkte aus 125 Jahren Motorsport der Marke mit dem Stern standen drei historische Fahrzeuge aus der

Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz Classic: Ein Benz 200-PS-Rennwagen „Blitzen Benz“ repräsentierte die internationale Dimension von Rennen und Rekordfahrten der Mercedes-Benz Vorgängermarken Benz & Cie. sowie Daimler-Motoren-Gesellschaft in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Der Mercedes-Benz Formel-1-Stromlinienrennwagen W 196 R stand für die Glanzzeit der zweiten Silberpfeil-Epoche. Er ist ein Zeitzeuge der erfolgreichen Motorsportsaison im Jahr 1955. Damals gewann Mercedes-Benz sowohl die Formel 1 (Fahrertitel für Juan Manuel Fangio) als auch die Sportwagen-Weltmeisterschaft mit dem 300 SLR Rennsportwagen. Ein Mercedes-Benz GT-Rennsportwagen CLK-GTR



von 1997 erinnerte an das erfolgreiche Engagement in der FIA GT-Meisterschaft. Zu diesem Erfolgskapitel aus 125 Jahren Motorsport gehören auch fünf aufeinanderfolgende Doppel-Weltmeistertitel in der Formel 1 (Fahrer- und Konstrukteursmeisterschaft) von 2014 bis 2018.

Markenbotschafter auf der Retro Classics

Die Motorsportgeschichte von Mercedes-Benz wurden nicht nur durch Fahrzeuge erlebbar, sondern auch durch Markenbotschafter wie Ellen Lohr, Roland Asch und Klaus Ludwig, die ihre authentischen Geschichten wie niemand sonst erzählen können.

Sportliche Eleganz war auch das Leitmotiv im Auftritt von All Time Stars, mit sieben klassischen Automobilen. Darunter waren allein vier Sportwagen aus der einzigartigen Tradition des Mercedes-Benz SL: Zu den „Pagoden-SL“ der Baureihe W 113 gehörte der Mercedes-Benz 280 SL aus dem Jahr 1968. Gleich doppelt vertreten war die Baureihe 107 mit einem 280 SL aus dem Jahr 1976 (R 107) und einem viersitzigen Oberklassecoupé vom Typ 280 SLC aus dem Jahr 1980 (C 107). Der vor 30 Jahren vorgestellte SL der Baureihe R 129 war als SL 320 aus dem Jahr 1996 in exklusiver designo-Ausstattung und mit Lackierung designo Variocolor grün-blau angeboten.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

- 1** Erste Automobilwettkfahrt von Paris nach Rouen, 22. Juli 1894. Paul Panhard auf dem Fahrzeug von Panhard & Levassor mit Daimler-Motor. Das Fahrzeug mit der Startnummer 13 kommt auf der 4. Position ins Ziel, Panhard & Levassor erhalten den geteilten 1. Preis.
- 2** Bob Burman auf Benz 200 PS „Blitzen Benz“ bei der Rekordfahrt in Daytona Beach, 1911. Das Fahrzeug ist so schnell, dass es durch den langsam ablaufenden Verschluss der Kamera dynamisch verzerrt dargestellt wird.
- 3** Großer Preis von Italien 1955 in Monza, 11. September 1955. In der Steilkurve führt der spätere Sieger Juan Manuel Fangio (Startnummer 18) vor Stirling Moss (Startnummer 16) beide auf Mercedes-Benz W 196 R mit Stromlinienkarosserie, gefolgt von Karl Kling (Startnummer 20) auf Mercedes-Benz W 196 R mit freistehenden Rädern.
- 4** Mercedes-Benz GT-Rennsportwagen CLK-GTR. Foto aus dem Jahr 1997.



Motor Klassik Award 2019

Mercedes-Benz in vier Kategorien an der Spitze

Die Leser der „Motor Klassik“ haben Mercedes-Benz ein erneut exzellentes Ergebnis beschert: Die Marke mit dem Stern gewinnt beim Motor Klassik Award 2019 in insgesamt vier Kategorien. „Zwei Traumklassiker, unser ewig junger Geländewagenklassiker und die Mercedes-Benz Original-Ersatzteile auf Platz eins: Wir bedanken uns bei den Lesern des Fachmagazins für dieses herausragende Ergebnis“, sagt Christian Boucke, Leiter Mercedes-Benz Classic.

Seit 2012 ruft das Fachmagazin „Motor Klassik“ seine Leser zu einer großen Abstimmung über Fahrzeuge und weitere Kategorien der Klassiker- und Autobranche auf. In diesem Jahr haben 16.333 Leser online und per Postkarte am Motor Klassik Award teilgenommen. Die Wahl fand in den Ausgaben 1 und 2/2019 des Fachmagazins statt.

Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster (W 29): „Kraft und Eleganz – der letzte Mercedes-Benz mit Kompressor und 180-PS-Reihenachtzylinder war der Liebling der Reichen und Schönen.“ So charakterisiert das Fachmagazin „Motor Klassik“ den Mercedes-Benz 540 K Spezial

Roadster (W 29), und der Traumwagen mit einer atemberaubend eleganten Variante der „Sindelfinger Karosserie“ überzeugt auch die Leser beim Motor Klassik Award 2019. Mit 39,8 Prozent der Stimmen wählen sie das offene Fahrzeug in der Kategorie „Klassiker der 1920er- und 1930er-Jahre“ auf den ersten Platz. Damit führt es diese Kategorie erstmals an.

Mercedes-Benz 300 SL (W 198): Der „Gullwing“ ist ein Seriensieger beim Motor Klassik Award. In der Kategorie „Klassiker der 1940er- und 1950er-Jahre“ erhält er diesmal stolze 40,8 Prozent der Stimmen und durchbricht damit erstmals sogar die 40-Prozent-Marke. Seit 2012 hat der 300 SL sechs Mal ganz oben in der Lesergunst gestanden. Kein Wunder: „Atemberaubend schön und unverschämt schnell. Der W 198 ist ein fahrender Superlativ von nach wie vor ungebrochener Faszination“, so beschreibt die „Motor Klassik“ den von 1954 bis 1957 gebauten Supersportwagen.



Mercedes-Benz G-Klasse: Dass ein Klassiker durchaus ganz jung sein kann, zeigt dieser markante Geländewagen der Marke. 54,1 Prozent und damit deutlich mehr als die Hälfte der Leser wählen die 2018 vorgestellte Neuauflage des G in der Kategorie „Autos 2019 – SUV & Geländewagen“ auf den ersten Platz. Die Silhouette des G kennt man natürlich seit 1979 – der Inbegriff eines Geländewagens feiert in diesem Jahr seinen 40. Geburtstag. Die 2018 vorgestellte neue Generation ist in nahezu allen Details überarbeitet. Dem Geist des G bleibt sie absolut treu.

Mercedes-Benz Original-Ersatzteile: Sie sind ebenfalls Seriensieger beim Motor Klassik Award. Der diesjährige Sieg innerhalb der Wertung „Best Brand“ ist in dieser Kategorie der sechste Titel in Folge. Insgesamt haben die Original-Ersatzteile mit Stern bereits neun Mal den ersten Platz belegt. Diesmal gewinnen sie mit 48,9 Prozent. Der Abstand zum Zweitplatzierten beträgt etwas mehr als 8 Prozentpunkte – ein deutliches Votum.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



- 1** Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster. Diese Variante der „Sindelfinger Karosserie“ wurde 1934 zunächst im 500 K vorgestellt und stand im 540 K von 1936 bis 1939 im Programm.
- 2** Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198, 1954 to 1957).
- 3** Mercedes-Benz G 500 der neuen G-Klasse der Baureihe 463.
- 4** „Future meets Classic“: Nächste Generation von Mercedes-Benz Original-Ersatzteilen aus dem 3D-Drucker.







Über 190.000 Besucher aus 46 Nationen

Die Techno-Classica feiert ihren 30. Geburtstag

Mit circa 1.250 Ausstellern, über 200 Club-Präsentationen und rund 20 offiziellen Ständen internationaler Automobilhersteller machte die Techno-Classica Essen an ihrem 30. Geburtstag die Ruhrmetropole wieder zur Hauptstadt des Klassik-Universums.

Hier trafen sich die Protagonisten der internationalen Klassiker- und Automobilszene: Enthusiasten, die mit Herz und Verstand für den Erhalt automobilen Kulturgutes sorgen. Sie präsentierten den über 190.000 Besuchern aus 46 Nationen in den neu gestalteten Essener Messehallen das gesamte Spektrum der Klassiker-Welt. Über 2.700 dort zum Kauf angebotene Liebhaber- und Sammlerfahrzeuge konnten die Gäste bewundern – und direkt vor Ort erwerben.

Ihrem Anspruch, als „Weltmesse für Oldtimer, Classic- & Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile, Restaurierung

und Welt-Clubtreff“ zu gelten, wurde die Techno-Classica Essen damit erneut gerecht: Für die Aussteller aus mehr als 30 Nationen war sie auch im Jubiläumsjahr Garant für gute Geschäfte – das gilt nicht nur für den Fahrzeughandel, sondern auch für die anderen Ausstellungsbereiche wie Kunst, Automobilia, Modellautos und Literatur. Die Vielzahl der „Verkauft“-Schilder an den Fahrzeugen aller Preisklassen zeigte, dass mit der Techno-Classica die Zeit des Abwartens vorbei war: Galt der Klassiker-Markt in den letzten beiden Jahren eher als schwierig, so



stimulierte die Weltmesse die weltweite Kauf-
lust offenbar.

Auktion: sensationeller Umsatz

Für eine Sensation sorgte RM Sotheby's: Neben der traditionellen Coys-Auktion veranstaltete das weltweit führende Klassiker-Auktionshaus erstmals eine Old- und Youngtimer-Versteigerung in Deutschland. Von den angebotenen 229 Sammler-automobilen fanden 86 Prozent während der zweitägigen Auktion neue Besitzer. Der Gesamtumsatz von 18,7 Millionen Euro beeindruckte genauso wie der Preis von 2,25 Millionen Euro für das teuerste Fahrzeug, ein Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A aus dem Jahr 1937.

Mercedes-Benz Classic überraschte mit einer Ausstellung von sechs Exemplaren des Forschungs- und Rekordfahrzeugs C 111 – ein bislang einmaliger Aufmarsch. Die faszinierende Familie der C 111 Experimental- und Rekordfahrzeuge war mit sämtlichen Varianten auf dem Stand in Halle 1 zu erleben. Sein öffentliches Debüt hatte der C 111 auf der IAA in Frankfurt am Main vor 50 Jahren im September 1969. Mercedes-Benz präsentierte dort einen elegant-futuristischen Hochleistungssportwagen in kompakter Keilform mit Dreischeiben-Wankelmotor, lackiert im leuchtenden Orange-Metallicton „Weißherbst“. Eine Supersportwagenstudie von 1966 zeigt, wie groß der Schritt ist, mit dem die Designer die Mercedes-Benz Formensprache bis zur Präsentation des C 111 drei

Jahre später erneuern. Die beiden Flügel-tür-Sportwagen von 1966 und 1969 waren auf der Techno Classica gemeinsam mit ihren Nachfolgern zu sehen.

Die einzigartige Traditionslinie der Innovationskultur machte die Gegenüberstellung des Mercedes-Simplex 40 PS aus dem Jahr 1903 mit dem aktuellen EQC deutlich. Denn so, wie der Mercedes-Simplex vor fast 120 Jahren als erstes modernes Automobil in die Zukunft fährt, so setzt der Mercedes-Benz EQC heute Maßstäbe als das erste Mercedes-Benz Modell der neuen Produkt- und Technologiemarke EQ. Er ist Sinnbild für den Beginn einer neuen Mobilitätsära bei Daimler, die von der Mercedes-Benz Strategie CASE (Connectivity, Autonomous, Shared & Services und Electric) geprägt ist.

LITS SUR MESURE DEPUIS 1901

Vispring fabrique des lits sur mesure de luxe depuis sa création du premier matelas à ressorts ensaché au monde en 1901.

La marque britannique n'a jamais abandonné sa philosophie originale consistant à utiliser le meilleur savoir-faire et des matériaux de qualité pour produire les meilleurs lits au monde.

Produisant ses propres ressorts à partir du meilleur acier au vanadium, Vispring a perfectionné la combinaison subtile de la taille des ressorts, de la tension et de la résilience afin d'offrir un support parfait à chacun.

Les matériaux naturels les plus fines utilisées dans chaque lit sont soigneusement sélectionnées et mélangées pour offrir une douceur et un confort optimaux. La vraie laine de Shetland, la laine polaire britannique, le crin, la soie, le cachemire, le mohair et le bambou composent une palette de raffinement sans précédent et offrent une grande variété de sensations, permettant à Vispring de créer un matelas pour tous les goûts.

Une fois taquinés à la main et posés sur les ressorts, chaque matelas est cousu à la main (une finition hautement spécialisée qui peut prendre des années à perfectionner), terminé avec un tissu exquis et brodé avec le nom Vispring comme signature de qualité et de savoir-faire.



Depuis plus d'un siècle, Vispring est devenu synonyme de confort et de luxe. Ses lits ont acquis une place de choix dans les cabines de paquebots légendaires, comme le Titanic, les suites d'hôtels légendaires tels que le Dorchester et le 45 Park Lane à Londres (Royaume-Uni) et les chambres des plus belles demeures, s'affirmant comme la référence gens de goût.

Vispring entretient également un partenariat de longue date avec Princess Yachts et crée des conceptions de matelas sur mesure pour les couchettes à bord de ses yachts de luxe.

Parce que tous ses matelas et divans sont fabriqués à la main, la société est fière de répondre à toutes les demandes spéciales de ses clients. De la tension de ressort personnalisée aux dimensions inhabituelles, rien ne dépasse les capacités de ses artisans.

Pour couronner et compléter votre lit, Vispring propose également une gamme complète d'accessoires raffinés: têtes de lit élégantes, draps et oreillers confortables, tissus naturels somptueux, design de pieds unique, qui allient fonctionnalité et confort luxueux.

Il est prouvé que passer une bonne nuit de sommeil favorise une vie heureuse et saine. Le choix du lit idéal est donc une décision importante. Un lit Vispring est une garantie de luxe suprême et de sommeil paisible. C'est pourquoi c'est le choix évident pour quiconque reconnaît et exige les meilleures choses de la vie.

VISPRING

Luxury Beds - London 1901

 **MAISON
DU LIT**
EN FORME DEMAIN

1, rue des Eglantiers, L-8043 STRASSEN
Tél.: (00-352) 44 55 12, Fax: (00-352) 44 55 05
www.maisondulit.lu



All Time Stars, der Fahrzeughandel von Mercedes-Benz Classic, brachte zwei ganz besondere Sportwagen-Stars auf die Techno Classica. Der frühe 300 SL „Gullwing“ (W 198), der mit seinem originalen „Scheunenfund“-Zustand auf dem Amelia Island Concours d'Elegance in Floria Anfang März 2019 für Furore sorgte, wurde 1954 nach Miami ausgeliefert, danach lediglich zehn Jahre lang zugelassen und präsentiert sich heute – bis auf die Vorbereitung für eine Neulackierung – komplett original. Dazu zählen Karosserie, Glaskomponenten, Innenausstattung in grauem Leder, Antriebsstrang, Räder und die „Englebert Competition“-Reifen. Das Auto wurde vom Stand weg sofort verkauft.

Das zweite besondere Auto von All Time Stars war der zweite überhaupt produzierte 280 SL „Pagode“ der Baureihe W 113. Er



Als Dankeschön für Carl's signiert Jutta Benz ein Buch über Carl Benz "für die Luxemburger Mercedes-Benz'ler"

wurde 1967 als Vorserienfahrzeug des neuen Typs der Baureihe 113 gebaut, der 1968 auf den Markt kommt. Das ausgestellte Fahrzeug ist ein so genannter Arbeitsvorbereitungswagen und der zweite 280 SL „Pagode“ überhaupt, der die Montage in Stuttgart-Untertürkheim verlässt. Im August 1968 nach Italien ausgeliefert, wurde der silbermetallisch lackierte Roadster mit rotem MB-Tex Interieur und schwarzem Verdeck von 2017 bis April 2019 restauriert und auf der Techno Classica erstmals öffentlich präsentiert.

Nachgefertigte Ersatzteile aus dem 3D-Drucker

Der Bereich Service & Teile von Mercedes-Benz Classic präsentierte beispielsweise das Angebot Mercedes-Benz Repair™ mit

dem Karosserie-, Lack- und Glas-Programm aus Meisterhand. Außerdem konnte man sich über Ersatzteile aus dem 3D-Drucker informieren und die Möglichkeiten und Grenzen des Verfahrens kennenlernen. Bereits erhältlich sind etwa ein Innenspiegelfuß für das Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W 198), der Zündkerzenhalter aus dem Werkzeugsatz dieser Sportwagen-Ikone sowie Schiebedach-Gleitbacken für die Baureihen W 100, W 110, W 111, W 112, W 114/115, W 123 und W 201. Ebenfalls vorgestellt wurden mögliche künftige weitere Ersatzteile aus additiver Fertigung, darunter der Heckdeckel-Stern für die Baureihen W 110, W 111 und W 112 sowie das Tachogehäuse für die SL/SLC der Baureihe 107.

Oldtimer-Clubs mit historischem Ambiente

Neben Handel- und Industrie-Präsentationen zählten auch die Auftritte internationaler Klassiker-Clubs traditionell zu den Hauptattraktionen der Klassik-Weltmesse: Rund 200 Oldtimer- und Markenclubs präsentierten sich und ihre Dienstleistungen 2019 auf meist faszinierend gestalteten Ständen – oft mit bühnenreif nachgestellten Szenen aus der Auto-Historie. Aus den Reihen der Mercedes-Benz-Markenclubs stellten sich auf der Techno Classica 19 Organisationen mit insgesamt 16 Fahrzeugen vor.

Die nächste Techno-Classica Essen findet vom 25. bis 29. März 2020 statt.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Guy Muller



Mercedes-Benz Classic

125 Jahre Motorsport von Mercedes-Benz

Im Juli 1894 findet die weltweit erste Automobilwettfahrt von Paris nach Rouen statt. Damit beginnt zugleich die erfolgreiche Motorsportgeschichte von Mercedes-Benz. Denn die beiden siegreichen Fahrzeuge werden von einem Motor angetrieben, den Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach entwickelt haben. Seit 125 Jahren sichern Motoren und Fahrzeuge von Mercedes-Benz und den Vorgängermarken unzählige Triumphe.

Von der ersten Automobilwettfahrt der Geschichte im Juli 1894 bis zu den aktuellen Engagements im Motorsport: Die Rennsportaktivitäten von Mercedes-Benz und den Vorgängermarken erzählen eine Erfolgsgeschichte, die ihre Wurzeln bereits in der Anfangszeit des Automobils hat. Seit dem 19. Jahrhundert sind die Rennsport- und Rallyewagen im sportlichen Wettstreit immer wieder ganz vorn zu finden. Ihre Erfolge zeugen von innovativer Technik, dem unbändigen Siegeswillen der Fahrer und exzellenter Teamarbeit. Keine andere Marke hat das Thema Motorsport so lange und intensiv

in seiner DNA verankert wie Mercedes-Benz.

Herausragende Momente in der Rennsportgeschichte der Marke sind zum Beispiel die Erfolge bei den weltweit ersten Automobilwettbewerben im Jahr 1894 und 1895, der Sieg des ersten Mercedes bei der Rennwoche von Nizza im Jahr 1901, der Mercedes-Dreifachsieg beim Grand Prix von Lyon im Jahr 1914, die siegreiche Zeit der ab 1922 eingesetzten Kompressorwagen und vor allem die Ära der Silberpfeile der 1930er- und 1950er-Jahre sowie zahlreiche Erfolge bei Rallyes und Rekordfahrten.

Aktuelle Siege wie etwa die fünfmalige Formel-1-Fahrer- und Konstrukteursweltmeisterschaft in Folge oder der Gewinn der Fahrer-, Team- und Markenmeisterschaft in der DTM 2018 sowie regelmäßige Siege im Kundensport schreiben die Erfolgsgeschichte fort.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

2019 wird eine starke Motorsportsaison – im aktuellen wie im historischen Kontext. Ein Terminüberblick:

- In der Formel 1 tritt Mercedes-Benz in bewährter Konstellation an. Das neue Fahrzeug feiert am 13. Februar 2019 seine Weltpremiere.
- In der Formel E starten ab der Saison 2019/20 zwei vollelektrische Silberpfeile.

Mercedes-Benz Classic nimmt unter anderem bei diesen hochkarätigen Veranstaltungen mit Fahrzeugen aus der unternehmenseigenen Sammlung teil:

- 1000 Miglia (15. bis 18. Mai 2019)
- Silverta Classic (4. bis 6. Juli 2019)
- Goodwood Festival of Speed (4. bis 7. Juli 2019)
- Grand Prix von Deutschland (26. bis 28. Juli 2019)
- Classic Days Schloss Dyck (2. bis 4. August 2019)
- Hamburg-Berlin-Klassik (September 2019)

Entreprise de **LOCATION**

- ▶ Location de grues mobiles
- ▶ Transport avec camions-grues
- ▶ Transports exceptionnels

SERVICE
DÉPANNAGE



Entreprise de **MONTAGE**

- ▶ Constructions métalliques
- ▶ Tuyauterie industrielle
- ▶ Maintenance industrielle
- ▶ Usinage mécanique générale
- ▶ Montage industriel



Pour tout renseignement

(+352) 22 41 08-1

www.jacques-streff.lu



Cure d'élégance

MODÈLE Kimberly Nelting PHOTOGRAPHE Paulo Lobo DÉCOR Parc du domaine thermal de Mondorf-les-Bains

Pour ce troisième numéro, Carl's a eu l'honneur et le plaisir de photographier la jeune Kimberly Nelting, championne du monde de karaté en 2017 dans la catégorie des juniors -59kg. A ses côtés, une superbe 190 SL de 1959, véritable légende des automobiles de collection de prestige. Le shooting s'est déroulé dans le parc de Mondorf-les-Bains. Conçu par l'ingénieur paysagiste Edouard André, ce parc fait la joie des amoureux de la nature depuis plus de 160 ans. Ses magnifiques aménagements floraux, ses arbres centenaires et ses espaces de récréation en font un agréable lieu de détente.

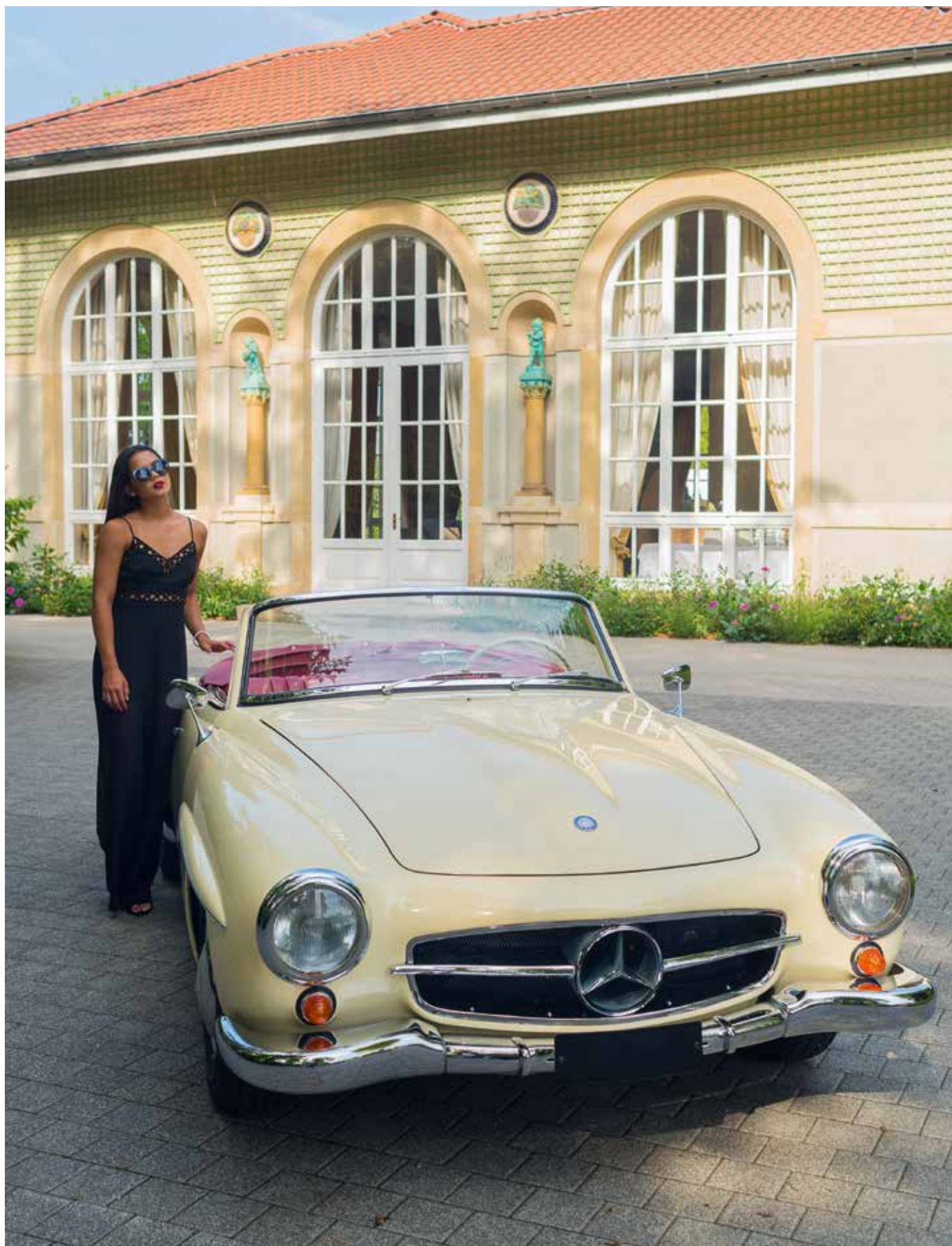
















Une voiture, une balade, une rencontre

Cap vers l'ouest

Un matin printanier, le soleil est au rendez-vous, et la W111 aussi. Avec son look imposant, sa carrosserie rutilante, ses formes arrondies, ce cabriolet est parmi les réalisations les plus sophistiquées de la marque à l'étoile. Rien qu'en la regardant, on est plongé dans un univers purement cinématographique.





280 SE 3.5 CABRIOLET

Année de construction : 1970

Moteur : V8

Cylindrée : 3459 cm³

Puissance : 147kW / 200 cv

V max : 205 km/h

Nous retrouvons le propriétaire, Hans-Peter Jansen, sur la shared space à Bertrange. Quel est l'itinéraire ? Nous décidons de nous diriger vers l'ouest du pays, en suivant le cap du soleil et du vent. A bord d'un véhicule aussi somptueux, ce n'est pas la destination qui compte, c'est la route ! La balade nous conduit jusqu'à Koerich à travers champs et forêts verdoyants. Nous traversons des villages qui sentent bien le Luxembourg, des endroits tranquilles où il fait bon vivre et où le temps semble arrêté. Ici et là, nous empruntons des petites routes entourées de champs de colza, les grands espaces s'ouvrent à nous, et le ciel est d'un azur éclatant. La W111 dans ces espaces ouverts, c'est l'harmonie retrouvée entre nature et mécanique, le plaisir des distances qui vibrent et miroitent à la merci du « big sky ».

Pouvez-vous nous présenter cette voiture ?

La Mercedes-Benz type W111 Cabriolet est une voiture produite dans les années 1960. Elle appartient à la famille des « Heckflosse », une série d'automobiles qui fit sensation lors de sa présentation le 17 septembre 1959 au salon automobile de Francfort. Sa ligne témoigne du renouveau de la marque à l'étoile : dimensions, finition, puissance et sobriété sont au rendez-vous. En ce qui concerne ce modèle en particulier, il fait partie d'une variante qu'on appelle « Flachkühler », produite entre 1969 et 1970, qui a bénéficié de nombre d'améliorations par rapport aux W111 précédentes. Par conséquent, c'est un modèle très apprécié par les collectionneurs et amateurs de belles mécaniques.







Et qu'en est-il de ce véhicule en particulier ?

C'est un modèle qui date de juin 1970, il est équipé d'un moteur 3459 cm3 avec une puissance de 147 kW (200 ch). Sa couleur est bleu sombre, code Mercedes 904. L'automobile a passé les quatre premières années de sa vie en tant que véhicule commercial d'une société spécialisée dans l'acier. En 1974, elle a été achetée par un particulier qui l'a gardée pendant 37 ans. J'en ai fait l'acquisition en août 2011, je suis donc le troisième propriétaire.

Quel était l'état de la voiture ?

Le deuxième propriétaire l'avait complètement restaurée en 1985. Il avait notamment fait galvaniser toute la carrosserie. Le véhicule était donc en parfait état. En 2017, j'ai fait refaire tout l'intérieur en cuir, dans la même couleur qu'auparavant. Je l'ai également équipé d'une toute nouvelle capote.

Combien de kilomètres avez-vous roulé dans ce cabriolet ?

La voiture avait 129 000 km quand je l'ai achetée en 2011. Depuis, j'ai roulé avec elle 22 000 km. Le kilométrage est maintenant de 151 000 km

**C'EST UNE VOITURE
DÉDIÉE À LA
PROMENADE. AVEC
SES VITRAGES
PANORAMIQUES,
ELLE PERMET
DE PROFITER
PLEINEMENT DE
LA ROUTE ET DES
PAYSAGES.**



Que ressentez-vous quand vous conduisez cette voiture ?

C'est une voiture dédiée à la promenade et au plaisir de conduire. Avec ses vitrages panoramiques, elle permet de profiter pleinement de la route et des paysages.

Quelques particularités à mettre en évidence ...

Selon le goût de l'époque en Allemagne, la voiture ne dispose ni de la climatisation ni de vitres électriques, contrairement aux nombreuses réimportations américaines. On aurait pu avoir ces équipements en option en Europe également, mais en 1970, la plupart des acheteurs les trouvaient superflus. Cependant, en raison de la réglementation américaine en matière d'émissions, les véhicules destinées aux Etats-Unis étaient munis d'un moteur légèrement bridé et n'atteignaient pas les 200 ch, ce que la plupart des concessionnaires dissimulent aujourd'hui avec élégance.

Combien d'exemplaires de ce modèle W111 cabriolet « Flachkühler » ont été construits ?

On en a produit en tout 2622 exemplaires, dont 1232 ont été équipés du moteur 3.5 litres V8. Plus des 2/3 de cette série ont été exportés vers les Etats-Unis.

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo



Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129

Der Technologieträger feiert vor 30 Jahren Premiere

Der Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129 feiert vor 30 Jahren auf dem Genfer Automobil-Salon Premiere. Er ist ein Technologieträger: Innovationen wie den automatisch ausklappenden Überrollbügel, Integralsitze und das Adaptive Dämpfungssystem ADS bringt er in die Serie. Das ebenso sportliche wie komfortable Modell bleibt über eine zwölfjährige Produktionszeit hinweg stets modern und attraktiv.

Der neue Mercedes-Benz SL sorgt auf dem Genfer Automobil-Salon vor 30 Jahren gleich doppelt für Aufsehen: Einerseits verbindet der R 129 gekonnt eine einzigartige Tradition mit innovativer Technik. Zugleich vereint er perfekt die Ziele Sportlichkeit und Komfort. Das Ergebnis ist ein kultivierter, offener Sportwagen, der für „die Faszination des Fahrens in nicht gekannten Dimensionen“ steht. So heißt es in der Mercedes-Benz Pressemappe zum Genfer Automobil-Salon, der vom 9. bis 19. März 1989 stattfindet.

Kunden und Fachwelt schätzen den neuen SL für sein hohes technisches Niveau ebenso wie für die Gestaltung. Bereits 1990 erhält der Sportwagen den Car Design Award für Serienfahrzeuge der Stadt Turin und der Region Piemont. Bruno Sacco, Direktor des Mercedes-Benz Designbereichs, nimmt den Preis entgegen. Das Design des SL trägt seine Handschrift – mit klaren Linien und Flächen ohne Schnörkel, einer leicht keilförmigen Karosserie und kraftvollen Akzenten. Die Gestaltung sorgt auch für gute Aerodynamik: Ist das serienmäßige Hardtop montiert, erreicht der R 129 einen vorzüglichen Luftwiderstandsbeiwert von $c_W=0,32$.

Sportliche Tradition

Der neue SL setzt nahtlos die Tradition der Mercedes-Benz SL Seriensportwagen fort. Sie beginnt mit den Typen 300 SL (W 198, 1954 bis 1963) und 190 SL (W 121, 1955 bis 1963). Es folgen der „Pagoden“-SL der Baureihe W 113 (1963 bis 1971) sowie der SL der Baureihe R 107 (1971 bis 1985), von dem zeitgleich auch die SLC-Oberklasse-Coups (C 107) abgeleitet wird. Begründet wurde der Mythos SL im Jahr 1952







Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129, Designentwicklung, mehrere Modelle im Maßstab 1:1. Foto aus dem Jahr 1983.

auf den Rennstrecken der Welt: Der neue 300 SL Rennsportwagen (W 194) gewinnt in seiner ersten und einzigen Rennsaison auf Anhieb vier von fünf Rennen und ebnet damit den Weg für den Mythos SL.

Die Entwicklung des R 129 nimmt Mercedes-Benz bereits Mitte der 1970er-Jahre auf. Es gibt auch wieder Überlegungen zu einem vom offenen Sportwagen abgeleiteten Coupé, wie bei der Baureihe 107, das aber nicht realisiert wird. Anfang der 1980er-Jahre nimmt die Arbeit dann deutlich an Fahrt auf. Das Modell, das im November 1981 im Windkanal vermessen wird, trägt bereits klar die gestalterische Handschrift der Ära von Bruno Sacco. Am 17. Oktober 1984 erhält der Roadster die Formfreigabe, und am 10. Dezember 1985 legt Mercedes-Benz fest, dass die Produktion der Baureihe R 129 im August 1988 beginnen soll.

Zum Start des neuen Roadsters gibt es 1989 zwei Typen mit Dreiliter-Reihensechszylindermotor (300 SL mit 140 kW / 190 PS und 300 SL-24 mit 170 kW / 231 PS sowie Vierventiltechnik) und außerdem den Fünfliter-V8-Typ 500 SL mit 240 kW / 326 PS (ab 1992: 235 kW / 320 PS). Die Entwicklung eines Spitzenmodells mit V12-Motor gibt das Unternehmen im Dezember 1986 frei.

Innovationen für die Sicherheit

Hohe Ansprüche an die passive Sicherheit sind für die Entwicklung einer neuen Mercedes-Benz Personenwagenbaureihe selbstverständlich. Bei offenen Fahrzeugen gibt es jedoch neben den herkömmlichen Unfallszenarien wegen des fehlenden festen Dachs ein zusätzliches Risiko bei einem Überschlag. Früh in der Entwicklungsphase denken die Väter der Baureihe R 129 daher über eine Targa-Lösung nach, in der die B-Säule zum festen Überrollbügel erweitert ist. Doch die klassische Linienführung des Roadsters wäre gestört.

Mercedes-Benz findet eine ausgesprochen innovative Lösung: den automatischen Überrollbügel. Er feiert vor 30 Jahren im SL Weltpremiere. Die vorgespannte Feder-Dämpfer-Einheit richtet den Überrollbügel bei fahrkritischen Situationen in nur 0,3 Sekunden auf.

Eine weitere Innovation für die passive Sicherheit – und für den Komfort – sind die im R 129 erstmals von Mercedes-Benz verwirklichten, elektrisch verstellbaren Integralsitze. Darin sind jeweils das Dreipunkt-Gurtsystem mit Gurtaufroller und Gurtstraffer sowie die Gurthöhenverstellung und die damit gekoppelte Kopfstützenverstellung integriert. Zu den innovativen Lösungen gehört zudem die im neuen SL nochmals auf ein höheres Niveau gebrachte passive Sicherheit.



Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129 im Windkanal. Foto aus dem Jahr 1989.

Komfortables Reisen – offen wie geschlossen

Viel Entwicklungsarbeit stecken die Ingenieure auch in das vollautomatische Stoffverdeck der Baureihe R 129. Es hat eine aufwendige Gestellkinematik, und das Steuergerät überwacht die Abläufe unter anderem mit 17 Endschaltern. Premiere hat im neuen SL auch das Windschott. Heute gehört diese Lösung zu den Standards für offene Fahrzeuge. Eine weitere Besonderheit ist das in späteren Jahren lieferbare Hardtop mit Panorama-Glasdach.

Zum hohen Komfort trägt das moderne Fahrwerk bei. Dazu gehört das Adaptive Dämpfungs-System ADS, das im R 129 Weltpremiere hat. Es passt die Dämpfung vollautomatisch in Sekundenbruchteilen an den jeweiligen Fahrzustand an und ist mit einer automatischen Niveauregulierung gekoppelt.

Kultivierte Leistung

Der Sportwagen stößt auf eine begeisterte Resonanz, und die Kunden schöpfen von Anfang an die im Werk Bremen vorhandene Produktionskapazität aus. In den ersten rund zweieinhalb Produktionsjahren laufen bis Dezember 1991 bereits 52.204 Fahrzeuge der Baureihe R 129 vom Band. 25.709 dieser Sportwagen werden allein im Jahr 1991

produziert. Mehr als ein Drittel davon (34,7 Prozent) gehen in den Export nach Nordamerika, Deutschland ist der zweitwichtigste Markt mit 30,4 Prozent.

Im Sommer 1992 stellt Mercedes-Benz das neue Topmodell vor, den 600 SL mit V12-Motor und 290 kW (394 PS) Leistung. Es ist der erste SL überhaupt mit einem Zwölfzylindermotor. Seinen exklusiven Charakter unterstreicht das Interieur mit Wurzelholz und Leder. Außen verweisen nur das Typenschild und das V12-Emblem an den Luftauslassschlitzen auf die Top-Motorisierung.

Die Neuorganisation der Mercedes-Benz Typbezeichnungen gilt ab Juli 1993 auch für den SL: Die Klassenbezeichnung steht nun vor der Ziffernfolge mit Bezug zur Motorgröße. Zugleich werden die beiden Dreiliter-Varianten 300 SL (der letzte SL mit dieser magischen Bezeichnung) und 300 SL-24 durch den SL 280 (142 kW / 193 PS) und den SL 320 (170 kW / 231 PS) abgelöst. Beide haben Vierventil-Sechszylindermotoren. Lediglich neue Namen bekommen der V8-Roadster SL 500 und das V12-Spitzenmodell SL 600. Zu diesem Zeitpunkt sind bereits 85.300 Fahrzeuge der Baureihe R 129 produziert worden, der SL ist damals das weltweit erfolgreichste offene Fahrzeug der Oberklasse.



Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129.

Exklusive Sondermodelle und sportlich optimierte Topmodelle beflügeln in den 1990er-Jahren den Erfolg der Baureihe R 129 zusätzlich. So entsteht aus der direkten Zusammenarbeit von Mercedes-Benz mit AMG im Jahr 1993 als neues Topmodell der SL 60 AMG mit 280 kW (381 PS) Leistung. Zwischen 1994 und 2001 entstehen insgesamt 20 Sonderserien in unterschiedlichen Auflagen, die sich zwischen zehn und 1.515 Fahrzeugen bewegen. Zu den begehrten Sondermodellen gehören beispielsweise die Mille-Miglia-Edition und die Special Edition.

Modellpflege für den SL

Zur IAA 1995 stellt die Stuttgarter Marke den überarbeiteten SL vor. Äußerlich ist er am Kühlergrill mit sechs Lamellen, durchgehend weißen Leuchteinheiten vorn, bichromatischen Heckleuchten und neuen Seitenwandverkleidungen zu erkennen. Zu den technischen Änderungen gehört das neue, elektronisch gesteuerte Fünfgang-Automatikgetriebe in 500 SL und 600 SL. Unter der Überschrift „Licht aus Gas“ stellt Mercedes-Benz die neuen Xenon-Scheinwerfer vor. Der Lichtstrom der Gasentladungslampen ist doppelt so hoch wie jener von herkömmlichen Halogenlampen.

Premiere hat im modellgepflegten SL auch das neue Panorama-Glasdach aus vier Scheiben unterschiedlicher Stärke, die mit dem Tragwerk aus Aluminium verklebt sind. Es ist ab 1996 optional lieferbar.

Technik für das neue Jahrtausend

Der SL wird kontinuierlich weiterentwickelt. So erhalten beispielsweise alle Typen des Roadsters ab Dezember 1997 den Bremsassistenten BAS. Im April 1998 stellt Mercedes-Benz auf dem Turiner Autosalon

den erneut aktualisierten SL vor. Zur Modellpflege gehören unter anderem neue V6-Motoren in den Typen SL 280 (150 kW / 204 PS) und SL 320 (170 kW / 231 PS) sowie ein neuer V8-Motor im SL 500 (225 kW / 306 PS). Veränderungen im Exterieur sind Aluminium-Fünflochräder, das sichtbare Auspuffendrohr, Außenspiegel in einer an den SLK der Baureihe R 170 angeglichenen Form sowie Türgriffe und Schließzylinder in Wagenfarbe. Innen fallen das neue Vierspeichen-Lenkrad, Anzeigeninstrumente mit Chromrahmen und die serienmäßige Nappa-Lederausstattung auf.

1999 folgen zwei AMG-Varianten des aktualisierten SL. Der SL 55 AMG erhält den in anderen Baureihen bereits etablierten 5,5-Liter-V8-Motor (260 kW / 354 PS). Der SL 73 AMG fährt hingegen mit seinem V12-Motor und 386 kW (525 PS) in eine neue Leistungsdimension. Eine Besonderheit der AMG-Typen ist neben sportlicher Optik die Mischbereifung mit hinten breiteren Aluminiumrädern und Reifen.

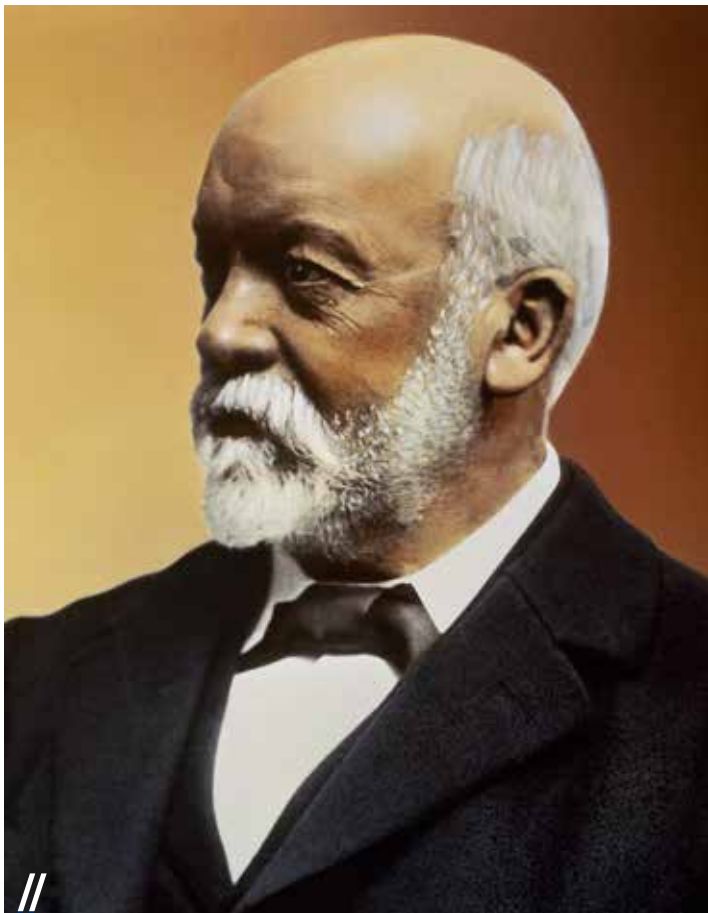
Die Produktion des eleganten Roadsters endet 2001. Insgesamt werden in zwölf Jahren Bauzeit 204.940 Fahrzeuge produziert. Der erfolgreichste Typ ist mit fast 80.000 Exemplaren der 500 SL / SL 500 mit Vierventilmotor. Zur Vielfalt der Roadster tragen die Möglichkeiten der stilvollen Individualisierung durch das designo-Programm bei, aber auch die zahlreichen Sondermodelle.

Früh erlangt die charaktervolle Baureihe R 129 einen besonderen Status in der Youngtimer-Szene. Sie ist heute ein begehrter junger Klassiker mit Stern – egal ob Sondermodell, AMG-Variante oder klassischer SL-Roadster.

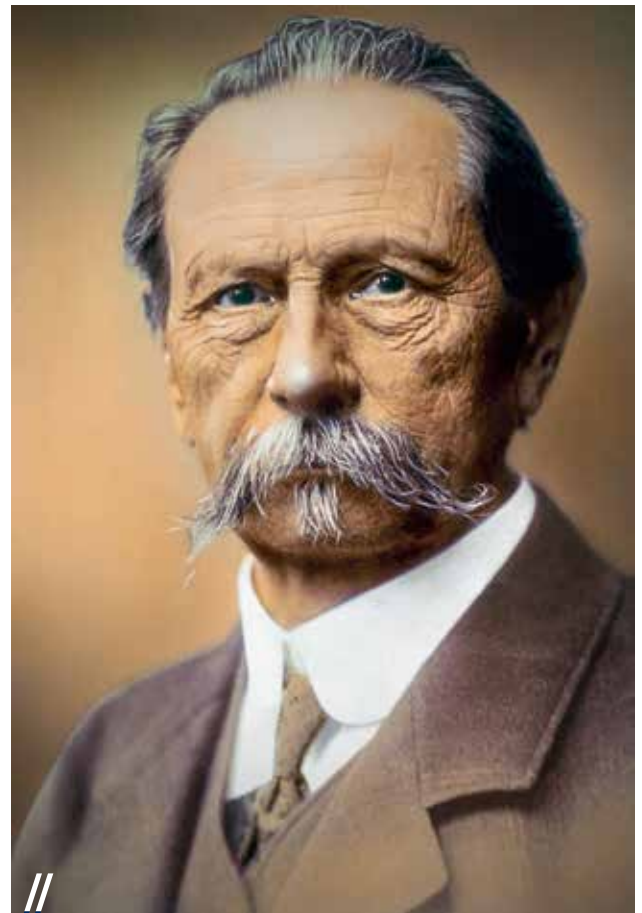


- 1** Mercedes-Benz der Baureihe R 129. Der automatische Überrollbügel des Roadsters ist eine Weltneuheit. Er klappt bei fahrdynamisch kritischen Situationen in nur 0,3 Sekunden auf und sichert bei einem Überschlag den Überlebensraum der Passagiere.
- 2** Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129. In dem Roadster haben die neu entwickelten, elektrisch verstellbaren Integralsitze Premiere. Darin integriert sind das Dreipunkt-Gurtsystem mit Gurtaufroller und Gurtstraffer sowie die Gurthöhenverstellung und die damit gekoppelte Kopfstützenverstellung.
- 3** Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129, Interieur.





// Gottlieb Daimler (17. März 1834 bis 6. März 1900)



// Carl Benz (25. November 1844 bis 4. April 1929)

Gottlieb Daimler und Carl Benz

Runde Geburtstage der Automobil-Pioniere

2019 feiert Mercedes-Benz runde Geburtstage der Unternehmensgründer Gottlieb Daimler und Carl Benz: Daimler wird vor 185 Jahren am 17. März 1834 in Schorndorf geboren. Benz kommt vor 175 Jahren am 25. November 1844 in Mühlburg bei Karlsruhe zur Welt.

Die Erfinder des Automobils werden Mitte des 19. Jahrhunderts in Süddeutschland geboren: Gottlieb Daimler kommt vor 185 Jahren als Sohn des Bäckers Johannes Deumler (so lautet die ältere Schreibweise des Familiennamens) und seiner Frau Wilhelmine

Friederike in Schorndorf zur Welt, rund 20 Kilometer östlich von Stuttgart. Vor 175 Jahren und damit zehn Jahre später wird Carl Benz in Mühlburg bei Karlsruhe als Sohn von Johann Georg Benz, Lokomotivführer der 1840 gegründeten Großherzoglich Badischen

Staatseisenbahnen, und der Dienstmagd Josephine Vaillant geboren. Die Eltern heiraten 1845. Der Vater legt Carl Benz die Begeisterung für die Mobilität quasi in die Wiege, stirbt aber bereits 1846 an einer Lungenerkrankung.



Carl Benz (25. November 1844 bis 4. April 1929) auf der Serienausführung seines Patent-Motorwagens, des ersten Automobils der Welt. Neben ihm sein Mitarbeiter Josef Brecht.

Vom Bäckersohn zum weltläufigen Ingenieur

Wissensdurst, Weltoffenheit und Weitsicht prägen die Biografien von Daimler und Benz schon ab der Kindheit. Gottlieb Daimler besucht die Lateinschule und sonntags zusätzlich die Zeichenschule in Schorndorf. Große Erfahrungen in Präzisionsmechanik sammelt er danach als Lehrling eines Büchsenmachers. Nach seiner 1852 abgelegten Gesellenprüfung besucht Daimler die Gewerbliche Fortbildungsschule in Stuttgart. Der württembergische Regierungsrat Ferdinand Steinbeis vermittelt ihm danach eine Stelle im Elsass, wo Daimler auch theoretischen Unterricht zur Vorbereitung auf das Studium erhält. Nach dem erfolgreichen Studienabschluss arbeitet

der junge Ingenieur Anfang der 1860er-Jahre zunächst in Paris und lernt bei Aufenthalten in Olham, Leeds, Manchester und Coventry die britische Maschinenbauindustrie kennen. Als Werkstätteninspektor in Reutlingen trifft er 1864 seinen späteren Weggefährten Wilhelm Maybach. 1867 heiratet Daimler Emma Kurtz aus Maulbronn. 1868 tritt er als Werkstättenvorsteher in Karlsruhe seine erste Führungsposition an.

Mit Technikbegeisterung früh zum Studium

Josephine Benz ermöglicht ihrem Sohn Carl (getauft wird er auf den Namen Karl Friedrich Michael, entscheidet sich selbst aber später für die Schreibweise des Vornamens

mit „C“) den Besuch des Gymnasiums und finanziert anschließend sein Studium. Bereits im Alter von 16 Jahren wechselt der technikbegeisterte Carl ans Polytechnikum in Karlsruhe und studiert Maschinenbau. Nach dem Studium arbeitet er unter anderem als Schlosser, Zeichner, Werkmeister und Konstrukteur von Eisenbrücken. 1871 gründet Benz mit August Ritter ein eigenes Unternehmen in Mannheim.

Das erste Automobil

Mit Hilfe seiner Braut Bertha Ringer (die beiden heiraten 1872) kann Benz nach geschäftlichen Differenzen seinen Partner auszahlen. Ab 1878 beschäftigt er sich mit dem Gasmotor als Stationär Antrieb und als Kraftquelle



Gottlieb-Daimler-Gedächtnisstätte, Stuttgart-Bad Cannstatt.

ORTE DER ERINNERUNG

Verschiedene Orte erinnern an das Leben der beiden Automobilpioniere:

Gottlieb Daimlers Geburtshaus in Schorndorf erwirbt die damalige Daimler-Benz AG 1979 und macht es 1981 nach einer aufwendigen Restaurierung der Öffentlichkeit zugänglich. Eine Ausstellung zeigt Modelle, Dokumente und weitere Exponate zu Daimler und seinem Wirken.

Das Carl-Benz-Haus in Ladenburg ist von 1905 an Wohnsitz der Familie. Es wird 1985 von der Daimler-Benz AG gekauft. Seit 1986 ist es Sitz der „Gottlieb Daimler und Karl Benz Stiftung“.

Die Versuchswerkstatt im Gewächshaus des Gartenhauses der Daimler-Villa in Cannstatt wird 1940 als Gedenkstätte eröffnet und 1984 restauriert. Seitdem ist in der Gottlieb-Daimler-Gedächtnisstätte ein kleines Museum eingerichtet.

für ein künftiges Fahrzeug ohne Pferde. Das 1883 gegründete Unternehmen „Benz & Cie. Rheinische Gasmotoren-Fabrik Mannheim“ hat zunächst Erfolg mit dem Verkauf des stationären Zweitaktmotors „System Benz“. Der Erfinder arbeitet aber bereits am leichten Viertaktmotor als Automobilantrieb. Wegweisend ist dabei die ganzheitliche Konstruktion von Motor und Fahrzeug als schlüssiges Gesamtsystem. So entsteht der Motorwagen, den Benz am 29. Januar 1886 als „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ beim Kaiserlichen Patentamt zum Patent anmeldet. Die Patentschrift zum DRP 37435 gilt als Geburtsurkunde des Automobils.

Daimler und der Viertaktmotor

Zeitgleich mit Benz arbeitet auch Gottlieb Daimler an der Mobilität der Zukunft. Im Jahr 1872 hat ihn die Gasmotoren-Fabrik Deutz AG zum technischen Direktor berufen. Daimler und Maybach, der ihm ins Rheinland gefolgt ist, bauen in Deutz eine rentable Großserienproduktion für Stationärmotoren auf und entwickeln den von

Gründer Nicolaus August Otto erfundenen Viertaktmotor zur Serienreife. Allerdings gibt es immer wieder Differenzen mit Otto, und Daimler verlässt das Unternehmen schließlich im Juni 1882. Bereits im Frühjahr des Jahres hat er eine Villa in Cannstatt bei Stuttgart gekauft. Deren Gewächshaus lässt er durch einen Backsteinanbau vergrößern, um dort eine Versuchswerkstatt einzurichten. Hier entwickelt er zusammen mit Maybach seinen schnelllaufenden Viertaktmotor als Antrieb für Kutschen, Schienenfahrzeuge, Boote und Luftschiffe. In diesem Rahmen erhält er Patente auf einen Motor mit ungesteuerter Glührohrzündung und die Ventilsteuerung (beide 1883). Die Daimler-Motoren erreichen bald Drehzahlen von bis zu 600/min, mehr als das Dreifache des bis dahin üblichen Drehzahlbereichs. Der berühmte Einzylindermotor mit dem Spitznamen „Standuhr“ entsteht 1884, wird 1885 als „Gas- bzw. Petroleum-Kraftmaschine“ zum Patent angemeldet und im selben Jahr in den „Reitwagen“ eingebaut, ein Motorrad mit hölzernem Rahmen. 1886 entsteht

schließlich die Motorkutsche, das erste Vierrad-Benzin-Automobil der Welt.

1890 wird in Cannstatt die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) gegründet. zu den wichtigsten Märkten gehört Frankreich, wo Zweizylinder-V-Motoren nach Daimler-Lizenz gebaut werden. Daimler selbst wird 1894 aus dem Unternehmen gedrängt, 1895 zurückgeholt und wird 1897 Vorsitzender des Aufsichtsrats der DMG. Er stirbt am 6. März 1900.

Carl Benz entwickelt den Patent-Motorwagen weiter. Auch er erfährt das größte Interesse für seine Erfindung zunächst in Frankreich. Benz beendet Anfang 1903 seine aktive Tätigkeit bei Benz & Cie. und wird 1904 in den Aufsichtsrat berufen. 1906 gründet er an seinem Wohnsitz Ladenburg das Unternehmen „Carl Benz Söhne“. Carl Benz wird mit zahlreichen Auszeichnungen geehrt und stirbt hochbetagt am 4. April 1929 - und damit vor 90 Jahren - in Ladenburg.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

The quality of living in the North...




IMMO PARTNER
LUXEMBOURG

CONTACT - 26 997 007

Leading
REAL ESTATE
COMPANIES
OF THE WORLD

WHO'S WHO IN
LUXURY
REAL ESTATE

www.immopartner.lu



Ein Beitrag zum 55. Jahrestag der Einweihung des Moselkanals

Mercedes-Benz 300 Pullman: ein ganz besonderes Fahrzeug für ganz besondere Anlässe

Von den rund 3.100 Exemplaren des Mercedes-Benz 300 d, die von November 1957 bis März 1962 gefertigt wurden, verließen lediglich 3 in Pullman-Ausführung die Abteilung für Sonderwagenbau in Sindelfingen: Eine Limousine mit großem Stahlschiebedach im Fond und 2 Landaulets mit zu zwei Dritteln aufschlagbarem Stoffverdeck über dem

hinteren Abteil. Diese Fahrzeuge unterschieden sich durch eine von 5.190 auf 5.640 mm verlängerte Karosserie sowie durch einen um 60 mm erhöhten Dachaufbau und dienten ausschließlich Repräsentationszwecken. Eines der Landaulets wurde im Fond mit einem Thronessel ausgestattet und wurde 1960 an Papst Johannes XXIII ausgeliefert,

während die beiden übrigen Fahrzeuge im Werksbesitz blieben und sowohl dem Bundeskanzleramt wie auch dem Bundespräsidialamt als Staatskarossen für Repräsentationszwecke anlässlich von Staatsbesuchen und besonderen Anlässen ausgeliehen wurden.

Mercedes 300 Pullman Landalet bei der Einweihung des Moselkanals

Die Einweihung des Moselkanals war für die Bundesregierung Anlass genug, um das Pullman Landalet für diese Gelegenheit zur Verfügung zu stellen, und beweist die Bedeutung, die diesem Bauwerk beigemessen wurde. Auf zwei originalen Fotos des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung ist dieses Ereignis in folgendem Begleittext auf der Rückseite festgehalten:

25. Mai 1964: Einweihung des Mosel-Schiffahrtsweges durch Ihre Königliche Hoheit die Großherzogin Charlotte von Luxemburg, den Präsidenten der Französischen Republik, de Gaulle, und den Präsidenten der Bundesrepublik Deutschland, Dr. h. c. Lübke, in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste.

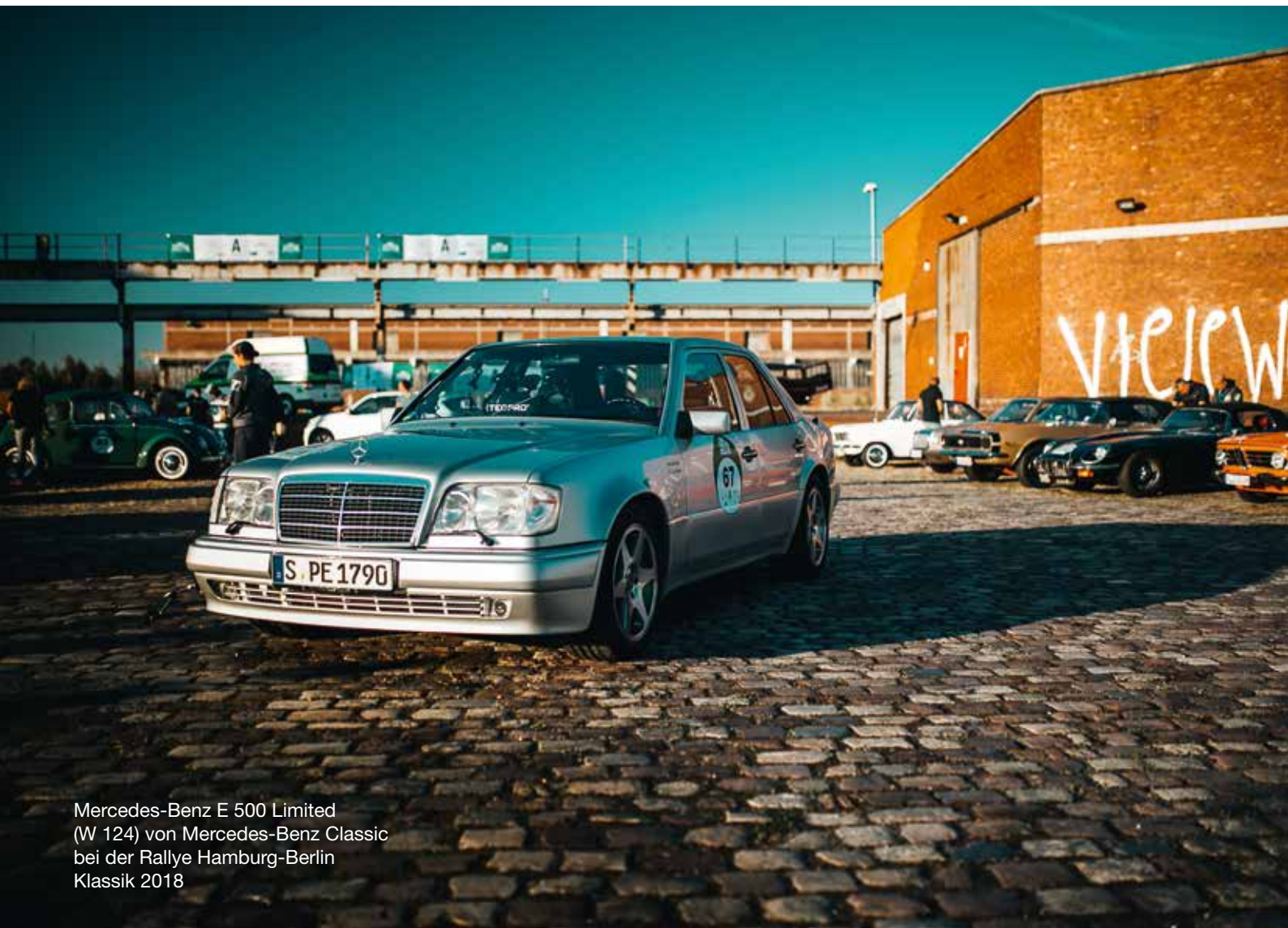
Durch Vertrag von 27. Oktober 1956 zwischen Luxemburg, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland wurde der Ausbau der Mosel beschlossen, um den Verkehr von 1500-t Schiffen das ganze Jahr über sicherzustellen. Zwischen Diedenhofen/Frankreich und Koblenz mussten 13 Staustufen (mit Schleusen, Wehr- und Kraftanlagen) errichtet und das Moselbett reguliert werden. Durch diesen Ausbau ist jetzt das französisch-lothringische und das luxemburgische Industriegebiet über Mosel und Rhein mit dem Ruhrgebiet durch eine Wasserstraße verbunden.

Nach seiner staatsmännischen Dienstzeit im Auftrag der Bundesregierung ging das Landalet in eine Privatsammlung über, für die es als herausragendes Prunkstück eine glanzvolle Bereicherung darstellt. Wie schon in seinen ersten Jahren, kommt es auch jetzt nur zu besonderen Anlässen wie hochkarätige Oldtimerveranstaltungen wieder in den Einsatz. So gesehen bei einem Oldtimer-Meeting in Baden-Baden, wo dieses außergewöhnliche Fahrzeug alle Blicke auf sich zog und wohl bei Manchem nostalgische Erinnerungen wachrief.

TEXT UND FOTOS Guy Müller



Die 3 Staatsoberhäupter auf der Fahrt von der Schleuse Trier in die Stadt Trier zur Porta Nigra (Bundesbildstelle Bonn Bild Nr 18105 / 41 und 43)



Mercedes-Benz E 500 Limited
(W 124) von Mercedes-Benz Classic
bei der Rallye Hamburg-Berlin
Klassik 2018

Mercedes-Benz E 500

Doppeljubiläum für Youngtimer-Legende vor 25 Jahren

Gleich zwei besondere Momente feiert die Hochleistungslimousine Mercedes-Benz E 500 vor 25 Jahren: Im März 1994 wird auf dem Genfer Automobil-Salon ein auf 500 Exemplare limitiertes Sondermodell vorgestellt. Im Oktober 1994 übergibt die Stuttgarter Marke dann den zehntausendsten seit der Premiere 1990 gebauten E 500 an den Kunden – es ist der ehemalige Mercedes-Benz Formel-1-Rennfahrer Hans Herrmann.



Mercedes-Benz 500 E Limited (W124)

Dieses Fahrzeug passt wie maßgeschneidert zu seinem Erstbesitzer: Am 10. Oktober 1994 und damit vor 25 Jahren übergibt Mercedes-Benz die zehntausendste Hochleistungs-limousine des Typs E 500 an Hans Herrmann. Der frühere Mercedes-Benz Werksrennfahrer in den Jahren 1954 und 1955 nimmt die äußerlich dezenteste E-Klasse mit den überwältigenden Fahrleistungen im Montagewerk Zuffenhausen in Empfang. Denn hier, bei Porsche, wird der Supersportler der oberen Mittelklasse von 1990 bis 1995 endmontiert. Insgesamt werden genau 10.479 Exemplare des E 500 (bis 1993 unter dem Namen 500 E) gebaut. Hans Herrmann erhält 1994 also eins der späten Fahrzeuge des Typs.

Der E 500 sorgt im selben Jahr bereits vom 10. bis 20. März 1994 auf dem Genfer Automobil-Salon für Aufsehen. Hier stellt Mercedes-Benz das auf 500 Fahrzeuge beschränkte Sondermodell E 500 Limited vor: besonders exklusiv ausgestattet und mit Sonderlackierung wahlweise in Saphirschwarz oder Brillantsilber. Zu den Höhepunkten gehören Leichtmetallfelgen im Design der Räder des 190 E 2.5-16 Evolution II und die farblich individualisierte Innenausstattung (Leder grau, grün oder rot, Innenholzverkleidung aus schwarzem Vogelaugenahorn oder Wurzel-nussholz).

Das exquisite Paket macht das faszinierende Automobil noch begehrter. Und

so heißt es im Prospekt denn auch: „Es ist einfach ein gutes Gefühl zu wissen, dass es nur 499 andere Autoliebhaber gibt, die ihn ihr Eigen nennen können.“ Neben der Leistung und der luxuriösen Ausstattung gelten für den E 500 Limited auch hinsichtlich der Sicherheit höchste Maßstäbe. Dazu gehören unter anderem Airbags für Fahrer und Beifahrer, die Antriebsschlupfregelung ASR und das Anti-Blockier-System ABS. „Schließlich ist er bei all seiner Sportlichkeit in erster Linie ein Mercedes. Wenn auch ein außergewöhnlicher“, heißt es dazu vor 25 Jahren in der Broschüre.



Mercedes-Benz E 500 Limited (W 124) von Mercedes-Benz Classic bei der Rallye Hamburg-Berlin Klassik 2018. Innenaufnahmen mit roten Lederdetails (Sitzbezug, Lenkrad, Schaltknäuf, Türbezug).

Hochleistungsfahrzeug im Maßanzug

Die Erfolgsgeschichte des E 500 beginnt auf dem Pariser Salon vom 4. bis 14. Oktober 1990. Mercedes-Benz stellt das neue Topmodell der seit 1984 erfolgreichen Baureihe 124 der oberen Mittelklasse mit 5,0-Liter-V8-Motor damals noch unter dem Namen 500 E vor. Äußerlich ist das 240 kW (326 PS) starke Automobil (ab Oktober 1992 dann 235 kW / 320 PS) erst auf den zweiten Blick von seinen Schwestermodellen zu unterscheiden. Vor allem die leicht voluminöseren Kotflügel, die um 23 Millimeter tiefergelegte Karosserie und die modifizierte Bugschürze mit eingelassenen Nebelleuchten weisen ihn als Topmodell aus – der 500 E ist ein Hochleistungsfahrzeug im Maßanzug.

Umso deutlicher markiert die Limousine ihre Position im Portfolio über ihre Fahreigenschaften: Mit dem serienmäßigen Viergang-Automatikgetriebe erreicht der 500 E

aus dem Stand in 5,9 Sekunden 100 km/h. Sein Spitzentempo ist bei 250 km/h abge-regelt. Der Vierventil-V8-Motor M 119 mit 4.973 Kubikzentimeter Hubraum unterscheidet sich von der aus dem 500 SL bekannten Ausführung unter anderem durch die erstmals verwendete elektronisch gesteuerte Einspritzanlage Bosch LH-Jetronic mit Hitzdraht-Luftmassenmessung. Auch der Motorblock wird gegenüber dem Sportwagen verändert, er hat nun die gleiche Deckhöhe wie der 4,2-Liter-V8-Motor.

E-Klasse-Premiere und Youngtimer-Legende

Gefertigt wird der Mercedes-Benz 500 E im Auftrag von Mercedes-Benz bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen. Der Sportwagenhersteller begleitet das Projekt schon während der Entwicklung. Und in der Serienproduktion übernimmt Porsche, wo zu dieser

Zeit Kapazitäten frei sind, die Montage der Fahrzeuge. Dazu wird im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen die Rohkarosserie gebaut, lackiert und zusammen mit Komponenten aus den Werken Sindelfingen und Untertürkheim nach Zuffenhausen zur Endmontage geliefert. Die vergleichsweise geringe Stückzahl des 500 E passt auch sehr gut zu den Fertigungsabläufen von Porsche.

Im Jahr 1993 macht der 500 E die letzte Modellpflege der Baureihe 124 mit. Es ist zugleich die Premiere der Mercedes-Benz E-Klasse. Denn so heißt die obere Mittelklasse der Marke mit dem Stern künftig. Damit ändert sich auch die Typbezeichnung, und aus dem 500 E wird der neue E 500. Zugleich bringt die Modellpflege eine Überarbeitung des Designs – unter anderem mit Plakettenkühler, farblosen Blinker-Deckgläsern vorn, zweifarbigen Abdeckungen der Heckleuchten sowie geänderter Linienführung am Heck.



Mercedes-Benz 500 E Limited (W124)

Als die Produktion der E-Klasse der Baureihe 124 im Jahr 1995 endet, läuft auch der E 500 aus. Die Tradition solcher Sportlimousinen mit höchsten Ansprüchen an Leistung und Fahrkultur führen seither insbesondere die Mercedes-AMG Topmodelle im Mercedes-Benz Programm fort. Doch bedauern bereits 1995 viele Kunden, dass sie kein Exemplar der Hochleistungslimousine erworben haben.

Heute zählen 500 E und E 500 zu den besonders begehrten Youngtimern der Marke mit dem Stern. Auch bei Veranstaltungen der automobilen Klassik machen sie eine exzellente Figur. So war beispielsweise im September 2018 bei der elften Rallye Hamburg-Berlin Klassik ein E 500 Limited aus der unternehmenseigenen Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz Classic mit von der Partie.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications



Am 10. Oktober 1994 nimmt Hans Herrmann als Kunde den zehntausendsten Mercedes-Benz E 500 (W 124) in Empfang. Überreicht wird die Hochleistungslimousine im Porsche-Werk Zuffenhausen, wo das Fahrzeug montiert wird.

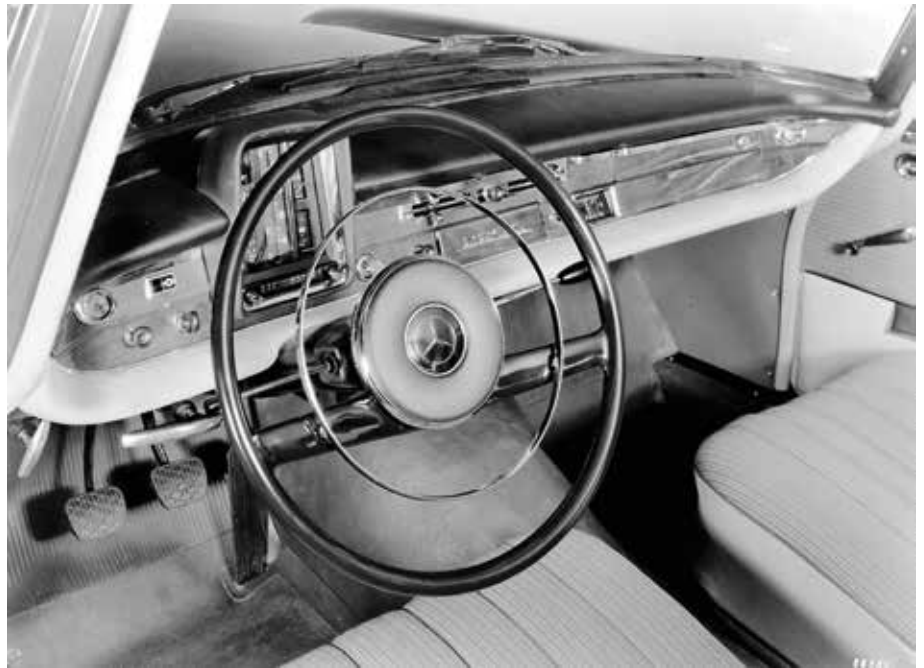


Meilensteine der Sicherheit bei Mercedes-Benz

Erfolgsgeschichte passive und aktive Sicherheit

Mercedes-Benz prägt die Automobilentwicklung durch kontinuierliche Sicherheitsinnovationen. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts ist die Marke systematischer Schrittmacher und Wegbereiter für diese wichtige Technikdisziplin.

1959 haben die „Heckflossen“-Limousinen der Baureihe W 111 Premiere. Unter anderem zeichnen sie sich durch den „entschärften“ Innenraum aus. Interieur-Foto eines Mercedes-Benz 220 S.



Am Anfang der Erfolgsgeschichte steht die passive Sicherheit – der Schutz des Menschen vor den Auswirkungen eines Unfalls durch die Fahrzeugkonstruktion und technische Systeme. Wichtige Erfindungen auf diesem Gebiet feiern 2019 Jubiläum: die Sicherheitskarosserie (1959), der Beginn systematischer Crashtests (1959) und die Analyse realer Unfälle (1969) sowie der automatische Überrollbügel (1989). Diese Tradition führt Mercedes-Benz mit der Vernetzung von Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen in die Zukunft.

Die Ursprünge der Mercedes-Benz Sicherheitsentwicklung sind so alt wie das Automobil selbst. Denn ein sicherer Betrieb ihrer revolutionären Erfindungen war bereits den Automobilpionieren Carl Benz und Gottlieb Daimler wichtig. Bis zum ersten Drittel des 20. Jahrhunderts fehlt jedoch eine systematische Forschung zu diesem Thema – auch bei der damaligen Daimler-Benz AG.

Das ändert sich vor 80 Jahren, als das Stuttgarter Unternehmen den Ingenieur Béla Barényi anstellt. Er überzeugt im Vorstellungsgespräch mit seinen Visionen von einem

sicheren Auto der Zukunft. Am 1. August 1939 übernimmt er die neu gegründete Abteilung für Sicherheitsentwicklung.

1966 formuliert Barényi gemeinsam mit dem frisch ernannten Mercedes-Benz Entwicklungsvorstand Hans Scherenberg die bis heute gültige Aufteilung von aktiver und passiver Fahrzeugsicherheit: Die passive Sicherheit steht für konstruktive Lösungen, welche den Menschen vor den Auswirkungen eines Unfalls schützen. Von ihr unterscheidet sich die aktive Sicherheit. Diese setzt auf Systeme, die unterstützend in das Fahrverhalten eingreifen, um die Schwere eines Unfalls zu verringern oder ihn ganz zu vermeiden.

Béla Barényi meldet im Lauf seiner Karriere bei Mercedes-Benz von 1939 bis 1972 rund 2.500 Patente an, die meisten davon betreffen Innovationen für die Fahrzeugsicherheit. In Anerkennung seiner bahnbrechenden Arbeiten wird er 1994 in die „Automotive Hall of Fame“ (AHOF) in Dearborn (Michigan, USA) aufgenommen. Damit schließt sich vor 25 Jahren ein Kreis in der Geschichte der passiven Sicherheit von Mercedes-Benz.

Seit dem Beginn der 2000er-Jahre haben beide Stränge der Sicherheitsentwicklung im Mercedes-Benz Konzept der integralen Sicherheit zusammengefunden. Die Marke führt die Fahrzeugsicherheit immer weiter in die Zukunft. Dazu gehören insbesondere die intuitiven und intelligenten Technologien des Konzepts Intelligent Drive.

Forschung für Sicherheit

Die zahlreichen Innovationen für die passive Sicherheit von Mercedes-Benz sind nicht denkbar ohne die intensive Forschung der Marke zum Thema. So beginnen beispielsweise vor 60 Jahren am 10. September 1959 im Werk Sindelfingen systematische Unfallversuche mit kompletten Fahrzeugen („Crashtests“), die immer weiter verfeinert werden.

Bereits seit 1956 erprobt Mercedes-Benz einzelne Fahrzeugkomponenten mit Beschleunigungsschlitten auf ihr Unfallverhalten. Und auch Erkenntnisse aus realen Verkehrsunfällen fließen seit 50 Jahren in die umfassende Sicherheitsentwicklung der Mercedes-Benz Produkte ein: Ab 1969 analysiert und



1969 beginnt Mercedes-Benz mit der gezielten Unfallforschung. Dabei werden reale Unfälle analysiert und rekonstruiert, um weitere Erkenntnisse für die Sicherheitsentwicklung zu gewinnen. Foto aus den 1990er-Jahren mit einem T-Modell der Baureihe 124 als Einsatzfahrzeug.

rekonstruiert der Bereich Unfallforschung solche Kollisionen.

Die Experimental-Sicherheitsfahrzeuge

Das Stuttgarter Unternehmen beteiligt sich auch an weltweiten Forschungsvorhaben für die Fahrzeugsicherheit. Dazu gehört in den 1970er-Jahren beispielsweise das Programm der Experimental Safety Vehicles (ESV). Unter dem Namen Experimental-Sicherheitsfahrzeug (ESF) entstehen bei Mercedes-Benz verschiedene Forschungsfahrzeuge.

Beispielsweise im ESF 24 aus dem Jahr 1974 auf Basis der S-Klasse der Baureihe 116 werden unter anderem wegweisende Innovationen der passiven Sicherheit erprobt – etwa Gurtkraftbegrenzer und Airbag (Premiere 1981 in der S-Klasse der Baureihe 126) sowie Sitze mit integrierter Gurtverankerung (Premiere 1989 im SL der Baureihe 129).

Schritte zur Zukunft der Sicherheit

Das erste Projekt von Barényi bei Mercedes-Benz ist ein Versuchsfahrzeug mit neuartiger Bodengruppe. Dieser Plattformrahmen bietet nicht nur einen Komfortgewinn durch eine deutliche Reduzierung der sogenannten Schüttelschwingungen, sondern zugleich auch einen deutlich besseren Schutz gegen Seitenaufprall als der frühere X-Ovalrohrrahmen.

Als Chef der Karosserie-Versuchsabteilung, des Einzelwagenbaus und mehrerer Montageabteilungen verantwortet Karl Wilfert die

in Sindelfingen erarbeiteten Lösungen für die Fahrzeugsicherheit. Am 23. April 1949 meldet er das Sicherheitszapfentürschloss zum Patent an.

Das ist ein wichtiger Schritt hin zum Keilzapfentürschloss mit zwei Sicherheitsrasten, welches Türen auch bei einem Unfall geschlossen hält und so die volle Stabilität der Fahrgastzelle sichert. Es wird 1958 zum Patent angemeldet. Im selben Jahr bietet Mercedes-Benz Sicherheitsgurte für sämtliche Fahrzeuge mit vorderen Einzelsitzen an – eine gesetzliche Gurtpflicht in Deutschland wird aber erst 1976 eingeführt.

Die Sicherheitskarosserie der Baureihe 111 ist ein Meilenstein

Ein Meilenstein der passiven Sicherheit geht aus einer Idee von Béla Barényi Anfang der 1950er-Jahre hervor: Eine Personenwagen-Karosserie, die bei einem Unfall die Bewegungsenergie der Kollision durch gezielte Verformung von Vorbau oder Heck aufnimmt und dadurch in Kombination mit einer gestaltfesten mittleren Zelle, die Passagiere möglichst gut schützt.

Das Konzept wird 1951 zum Patent angemeldet und als Sicherheitskarosserie erstmals ab September 1959 in der Serienfertigung der Mercedes-Benz „Heckflossen“-Oberklasselimousinen der Baureihe W 111 verwirklicht. Für die definiert verformbaren Bereiche an Front und Heck setzt sich umgangssprachlich der Begriff „Knautschzone“ durch.

Der W 111 zeichnet sich durch weitere Innovationen der passiven Sicherheit aus: Mercedes-Benz verwirklicht hier erstmals den „entschärften“ Innenraum, der bewusst die Zahl harter und scharfkantiger Bedienelemente reduziert. Dazu kommen das Lenkrad mit großflächiger Prallplatte sowie die Serienpremiere des Keilzapfentürschlosses mit zwei Sicherheitsrasten.

So wird die Baureihe W 111 durch gleich eine ganze Reihe von Innovationen zu einer branchenprägenden Fahrzeuggeneration für die passive Sicherheit. Das betrifft die Konstruktion der Karosserie (äußere Sicherheit) ebenso wie die Gestaltung des Fahrzeuginnenraums (innere Sicherheit).

Passive Sicherheit gehört zur Sicherheitskultur von Mercedes-Benz

Im Lauf der Jahrzehnte verbessern Innovationen von Mercedes-Benz auf unterschiedlichen Gebieten den Stand der passiven Sicherheit immer weiter. Dazu gehören beispielsweise Sicherheitslenksäulen sowie unterschiedliche Karosseriedetails. Insbesondere ermöglichen es die Fortschritte in Elektronik und Sensorik, auch auf diesem Gebiet ganz neue Kapitel aufzuschlagen: Ohne Digitaltechnik sind wegweisende Innovationen wie etwa Airbags nicht möglich.

Die Airbag-Entwicklung bei Mercedes-Benz beginnt 1966, das entsprechende Patent meldet das Unternehmen 1971 an. Als erste serienreife Lösung wird der Fahrer-Airbag 1981 in der S-Klasse der Baureihe 126 eingeführt.



1959 hat die Sicherheitskarosserie in den „Heckflossen“-Limousinen der Baureihe W 111 Weltpremiere.
Exterieur-Foto eines Mercedes-Benz 220 SE.

Die Innovation wird aufgrund ihrer fundamentalen Bedeutung schnell von der gesamten Automobilbranche aufgegriffen.

Das Grundprinzip der ersten Airbags gilt bis heute: Wenn das Steuergerät über verschiedene Sensoren einen schweren Unfall registriert, wird bei Bedarf der Airbag ausgelöst. Dabei füllt ein Gasgenerator den Luftsack. Der Airbag ergänzt dabei die Rückhaltewirkung des Sicherheitsgurts, der mit pyrotechnischen Gurtstraffern und Kraftbegrenzern ausgestattet ist. Er wird daher auch als SRS (Supplementary Restraint System – zusätzliches Rückhaltesystem) bezeichnet.

Heutige Personenwagen sind oft mit vielen weiteren Airbags als Bestandteil der integralen Sicherheit ausgestattet. Sie reichen vom Kniebag über den Beltbag im Fond bis

zum Thorax-Pelvis-Sidebag. Mercedes-Benz hat diese Entwicklung mit kontinuierlichen Innovationen vorangetrieben: Der Beifahrer-Airbag mit seiner Weltpremiere im Jahr 1987 in den Limousinen und Coupés der S-Klasse ist seitdem ein Merkmal der passiven Sicherheit. Ab 1998 gehört der Wind-owbag zur Familie dieser potenziell lebensrettenden Komponenten in Mercedes-Benz Fahrzeugen.

Innovative Details für die ganzheitliche Sicherheit

Für die Erfolgsgeschichte der passiven Sicherheit bei Mercedes-Benz sind ganzheitliche Entwürfe wie die Sicherheitskarosserie ebenso wichtig wie innovative Details. Ein solches ist beispielsweise der automatisch auslösende

Überrollbügel des Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129. Auch seine Funktion wird durch die Weiterentwicklung von Elektronik und Sensorik möglich.

Im Ruhezustand ist der Überrollbügel aus hochfestem Stahlrohr unauffällig vor dem Verdeckkasten abgelegt. So wird die Freude am Offenfahren nicht durch einen starren Bügel beeinträchtigt. Im Fall eines Überschlags registriert die Fahrzeugsensorik diese Gefahr und löst den Bügel aus, der in 0,3 Sekunden hochklappt und einrastet. So sichert er den Überlebensraum der Passagiere.

Der R 129 feiert vor 30 Jahren im März 1989 auf dem Genfer Automobil-Salon seine Weltpremiere. Neben dem automatischen Überrollbügel sind auch die Integralsitze



Demonstration des Anti-Blockier-Systems ABS bei einer Vollbremsung auf einer bewässerten Fläche mit zwei verschiedenen S-Klasse Limousinen der Baureihe 116. Beim Mercedes-Benz 280 SE ohne ABS blockieren auf rutschigem Untergrund die Räder bei einer Vollbremsung. Der Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 mit ABS bleibt unter den gleichen Bedingungen selbst bei einer Vollbremsung lenkfähig, sodass einem Hindernis ausgewichen werden kann. Foto der Mercedes-Benz Classic Insight „40 Jahre Assistenzsysteme“ in Immendingen (25. bis 27. September 2018).

Bestandteil seines Sicherheitskonzepts. In sie sind Sicherheitsgurte und Gurtstraffer eingebaut.

Die vielen innovativen Details der Stuttgarter Marke für die passive Sicherheit aus acht Jahrzehnten sind heute Bestandteil des ganzheitlichen Konzepts einer integralen Sicherheit. Auf dieser Grundlage arbeitet Mercedes-Benz mit zahlreichen Entwicklungs- und Forschungsvorhaben an künftigen Dimensionen der Fahrzeugsicherheit.

Die Sicherheit wird aktiv

Seit den 1970er-Jahren setzt Mercedes-Benz Maßstäbe bei der aktiven Sicherheit des Automobils. Die jeweiligen Lösungen

unterstützen den Fahrer und verringern so das Unfallrisiko. Höhepunkte sind unter anderem das Anti-Blockier-System ABS (1978), das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP® (1995) und der Abstandsregeltempomat DISTRONIC (1998). Auch das vor 20 Jahren im CL der Baureihe C 215 präsentierte aktive Fahrwerkssystem Active Body Control ABC ist eine Mercedes-Benz Entwicklung für die aktive Sicherheit. Im Mercedes-Benz Konzept Intelligent Drive wirken heute zahlreiche intuitive und intelligente Technologien zusammen.

Das Auto als Partner des Menschen, der für ihn das Risiko von Unfällen verringert: Das ist eine Leitidee in der Entwicklung der

aktiven Sicherheit. Der Begriff entsteht Anfang der 1960er-Jahre in Italien („sicurezza attiva“). Entsprechende frühe Überlegungen gibt es bei Mercedes-Benz schon Ende der 1940er-Jahre. Mitte der 1960er-Jahre legt die Marke über den Entwicklungsvorstand Hans Scherenberg sowie die Konstrukteure Karl Wilfert und Béla Barényi die bis heute gültige Definition fest. Danach gehören zur aktiven Sicherheit die Bereiche Fahr-, Konditions- und Bedienungssicherheit.

Digitale Technik für die aktive Sicherheit

Einen entscheidenden Schritt aus Konzeptphase und Forschung hinein in die

MAACHT MÉI DRAUS !

Codéveloppement de projets immobiliers

Posséder un terrain offre un grand nombre de possibilités. Pour le valoriser judicieusement, faites appel à notre savoir-faire pour développer conjointement avec vous un projet immobilier solide.

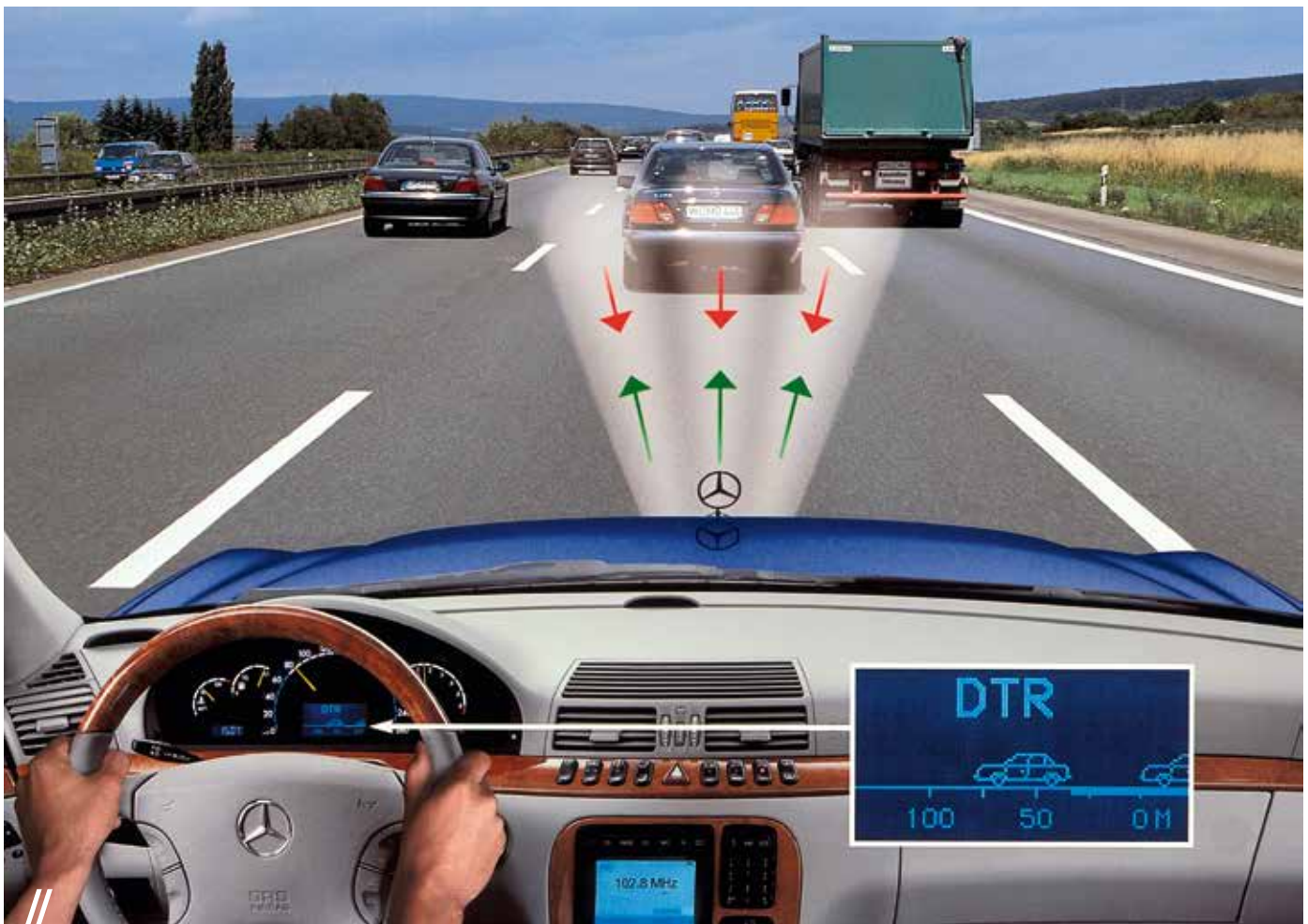
www.spaceprolux.lu



275, rue de Luxembourg
L-8077 Bertrange
Tél : (+352) 691 352 611
Mail : info@spaceprolux.lu



SPACEPROLUX
promotion immobilière



Funktionsweise des Abstandsregeltempomats DISTRONIC in der Mercedes-Benz S-Klasse der Baureihe W 220. Grafik aus dem Jahr 1998.

Serientechnik macht die aktive Sicherheit im Jahr 1978. Damals stellt Mercedes-Benz das gemeinsam mit Bosch entwickelte Anti-Blockier-System (ABS) vor. Selbst bei einer Vollbremsung kann der Fahrer nun die volle Lenkkontrolle über das Auto behalten. Dazu heißt es in der Mercedes-Benz Presseinformation vom 21. August 1978: „Durch das blitzschnelle Zusammenwirken verschiedener Regelvorgänge im A-B-S, die der Fahrer beim Bremsen deutlich spürt und hört, werden die Räder vor dem Blockieren von den Bremsen wieder etwas freigegeben. Sie bewegen sich dabei in dem idealen Verzögerungszustand, der die besten Bremswege ergibt.“ ABS wird zur Erfolgsgeschichte weit über

die Fahrzeuge der Stuttgarter Marke hinaus. Heute ist das Assistenzsystem in den Autos so gut wie aller Hersteller weltweit eine Selbstverständlichkeit.

Die Ursprünge des Anti-Blockier-Systems reichen bei Mercedes-Benz bis in die frühen 1950er-Jahre zurück. Es folgt eine intensive Entwicklung, auch in Zusammenarbeit mit Partnern. 1970 wird das „Mercedes-Benz/Teldix Anti-Bloc-System“ vorgestellt. Das analog-elektronische System funktioniert, arbeitet aber noch nicht zuverlässig genug für eine Serienanwendung. So entsteht bis 1978 das ABS mit digitaler Steuerung. In einer noch von Elektrik und analoger Elektronik

geprägten Zeit ist es eine absolut zukunftsweisende Lösung.

Vielfalt der Assistenzsysteme

Die digitale ABS-Sensorik ist ein Schlüssel für die weitere Entwicklung der aktiven Sicherheit von Mercedes-Benz. Denn mit den Daten, die das ABS liefert, arbeiten auch andere Assistenzsysteme. Darunter sind die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR, das Automatische Sperrdifferenzial ASD, der Bremsassistent BAS, das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP®, das elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe, der Abstandsregeltempomat DISTRONIC und viele mehr. Je nach Funktion und Aufgabe kommen dabei



Das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP® hat 1995 in den Oberklasse-Coupés der Baureihe C 140 Premiere. Foto von der Fahrvorstellung des gemeinsam mit Bosch entwickelten ESP® auf einem zugefrorenen See am nördlichen Polarkreis in Schweden am 15. März 1994.

weitere Sensoren und Steuerungen zum Einsatz.

ASR und ASD werden 1985 vorgestellt, es sind die ersten Systeme, deren Software vom konzerneigenen Entwicklungsbereich Elektrik / Elektronik stammt. ASR reduziert bei einem durchdrehenden Rad parallel zum Bremseneingriff auch das Motordrehmoment durch gezielte Gasrücknahme. Beide Traktionssysteme bewähren sich besonders in Heckantriebsfahrzeugen auf glatten Straßen. Das ASD begrenzt die Ausgleichsbewegung des jeweils anderen Rads im Differenzial durch eine Lamellensperre, sobald die Fahrzeugelektronik das Durchdrehen eines Antriebsrades registriert.

Ebenfalls 1985 hat das neu entwickelte Traktionssystem 4MATIC Premiere, ein schnell zu- und abschaltender Vierradantrieb. Bei Traktionsverlust aktiviert die 4MATIC in drei Stufen zunächst den Allradantrieb, dann die zusätzliche Längssperre und schließlich die hintere Quersperre. Beim Bremsen tritt

automatisch wieder der Zweiradantrieb mit ABS-Funktion ein.

Intelligente Unterstützung

Damit das Fahrzeug seinen Fahrer immer umfassender und intelligenter unterstützen kann, entwickelt Mercedes-Benz die Sensorik der Assistenzsysteme kontinuierlich weiter. In den 1990er-Jahren haben zwei wegweisende Lösungen Premiere, die zum Maßstab für die ganze Branche werden: das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP® (1995) und der Abstandsregeltempomat DISTRONIC (1998). In dieser Zeit erlebt auch der Bremsassistent BAS sein Debüt. Dieses 1996 vorgestellte System erkennt eine Notbremsung und baut sofort die maximale Bremskraftunterstützung auf. 1999 hat das aktive Fahrwerkssystem Active Body Control ABC Weltpremiere.

ESP® wird 1995 im S-Klasse Coupé der Baureihe 140 vorgestellt. Es unterstützt in fahrdynamisch kritischen Situationen, indem es

gezielt ein Rad oder mehrere Räder abbremst und bei Bedarf auch das Motordrehmoment anpasst. Der Fahrzustand wird unter anderem über Lenkwinkel-, Querbeschleunigungs- und Gierratensensoren bestimmt. Den schnellen Datenaustausch zwischen den zahlreichen Sensoren und den Steuergeräten macht der digitale CAN-Bus möglich. ESP® wird zu einem weiteren technologischen Maßstab für die Branche, auch weil Mercedes-Benz ab 1999 konsequent alle Pkw-Typen serienmäßig mit dem neuen Fahrsicherheitssystem ausstattet.

Das Auto lernt sehen

1998 hat der Abstandsregeltempomat DISTRONIC in der S-Klasse der Baureihe 220 Weltpremiere. Das System überwacht kontinuierlich mit Radar den Verkehr und berechnet so den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie dessen Geschwindigkeit. Aus diesen Daten leitet das System bei aktiviertem Tempomat Fahrbefehle ab, um stets



Mercedes-Benz Intelligent Drive in der modellgepflegten S-Klasse der Baureihe 222. Bei eingeschaltetem Aktivem Abstands-Assistenten DISTRONIC passt die streckenbasierte Geschwindigkeitssteuerung die Fahrgeschwindigkeit auf vorausliegende Streckenereignisse an. Dazu gehören Kurven, T-Kreuzungen, Kreisverkehre und Mautstationen sowie Ausfahrten. Der vorausliegende Streckenabschnitt wird in Abhängigkeit vom gewählten Fahrprogramm kraftstoffsparend, komfortabel oder dynamisch durchfahren. Danach beschleunigt das Fahrzeug wieder auf die gewählte Geschwindigkeit. Foto aus dem Jahr 2017.

einen sicheren Abstand zum vorausfahrenden Auto zu halten: Sinkt der Abstand, verzögert die DISTRONIC, indem sie auf Motor, Bremse und Automatikgetriebe zugreift. Sobald die Spur wieder frei ist, beschleunigt die DISTRONIC wieder auf die zuvor eingestellte Wunschgeschwindigkeit. Das System arbeitet völlig eigenständig in einem Geschwindigkeitsbereich von zunächst 160 bis 40 km/h. 2005 entwickelt Mercedes-Benz die Lösung zur DISTRONIC PLUS weiter, die nun in einem Geschwindigkeitsbereich von 200 km/h bis zum Stillstand operiert. Möglich macht das auch ein neu entwickelter

Nahbereichsradar im 24-Gigahertz-Bereich mit sehr breitem Blickwinkel.

Ein Fahrgefühl, als würde man schweben: Damit begeistert die Active Body Control ABC. Das von Mercedes-Benz entwickelte, aktive Fahrwerkssystem mindert Nick- und Wankbewegungen der Karosserie, erhöht die Sicherheitsreserven und fördert die Ermüdungsfreiheit des Fahrers. ABC wird 1999 im Oberklasse-Coupé der Baureihe C 215 in die Serie eingeführt.

Zur aktiven Sicherheit tragen auch zahlreiche Assistenzsysteme bei, die das Bedienen des Fahrzeugs komfortabler machen. Hier weist

Mercedes-Benz früh den Weg mit der Einparkhilfe PARKTRONIC und dem digitalen Navigationssystem Auto-Pilot-System APS (beide 1995) sowie mit der Sprachsteuerung SBS (1996, seit 1997 heißt das System Linguatronic). Als ebenso leistungsfähige wie intuitiv zu bedienende Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine hat 1998 das Mercedes-Benz COMAND (Cockpit Management and Data System) Premiere. 2018 folgt die Mercedes-Benz User Experience MBUX. Das völlig neue Multimediasystem ist dank künstlicher Intelligenz lernfähig und schafft

Funktionen des präventiven Insassenschutzsystems PRE-SAFE® in der Mercedes-Benz E-Klasse der Baureihe W 211. PRE-SAFE® kann bei Unfallgefahr die Gurte von Fahrer und Beifahrer straffen, den elektrisch einstellbaren Memory-Beifahrersitz in eine günstigere Position bringen und vorsorglich Seitenscheiben und Schiebedach schließen. Grafik aus dem Jahr 2006.



eine emotionale Verbindung zwischen Fahrzeug, Fahrer und Passagieren.

Ganzheitliches Konzept für die Sicherheit

Die Systeme der aktiven Sicherheit von Mercedes-Benz werden mit den Jahren immer leistungsfähiger und vielfältiger. Um die ganze Bandbreite dieser Technologieentwicklung und -auffächerung angemessen zu beschreiben, fasst Mercedes-Benz im Jahr 1999 die Lösungen unter dem Begriff der „Integralen Sicherheit“ zusammen. Das entsprechende Konzept wird 2005 umfassend in der Serie verwirklicht. Doch bereits 2002 fließen zentrale Gedanken der Philosophie in das System PRE-SAFE® für den präventiven Insassenschutz ein. Dabei erkennt das intelligente Auto über seine Sensoren typische Anzeichen für einen drohenden Unfall und bereitet sich möglichst gut darauf vor, um die Auswirkungen eines potenziellen Crashes so gering wie möglich zu halten.

Das neue Jahrtausend bringt eine enorme Dynamik bei der Entwicklung neuer und verbesserter Assistenzsysteme, die auch wichtige Ziele der aktiven Sicherheit umsetzen. Dazu gehören adaptive Bremslichter und der Bremsassistent BAS PLUS (beide 2005), die PRE-SAFE® Bremse und das Intelligent Light System (beide 2006), der Totwinkel-Assistent (2007), der aktive Park-Assistent (2009), ATTENTION ASSIST, adaptiver Fernlicht-Assistent, Spurhalte-Assistent (alle 2009) und der Aktive Totwinkel-Assistent sowie der Aktive Spurhalte-Assistent (beide 2010). Mercedes-Benz führt diese Lösungen als Teile eines in sich stimmigen Ganzen in die Serie ein.

Fahrt in die Zukunft

In den 2010er-Jahren bekommt die Zukunft der Fahrzeugsicherheit einen neuen Namen: Intelligent Drive. Das Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz S 500 INTELLIGENT DRIVE zeigt 2013, wie die Zukunft des

automatisierten Fahrens in sehr komplexen Verkehrsräumen aussehen kann, insbesondere in Städten und auf Landstraßen. Daran knüpft 2017 und 2018 der Mercedes-Benz Intelligent World Drive an. Dabei lernt ein Erprobungsfahrzeug auf Basis der aktuellen S-Klasse auf allen fünf Kontinenten bei automatisierten Testfahrten im realen Verkehr. Intelligent Drive ist seit 2013 auch der Name der neuen Mercedes-Benz Philosophie für die Vernetzung aller Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme im Automobil. 2017 präsentiert die Marke unter der Überschrift „Intelligent Drive Next Level“ die nächste Stufe des Systemverbunds und trägt die umfassende Unterstützung des Fahrers – und damit auch die aktive Sicherheit – weiter in die Zukunft.

TEXT UND FOTOS Daimler Communications

La nouvelle Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC

**L'alliance d'un design iconique,
de la puissance et de
l'intelligence**





Sportif, raffiné, intelligent et dynamique : le nouveau CLA 35 4MATIC est le modèle « lifestyle » le plus récent et le plus puissant permettant d'accéder à l'univers Mercedes-AMG. Ce coupé à quatre portes a recours à la même technologie de pointe que la Classe A d'Affalterbach, mais fait encore plus forte impression grâce à son design iconique et à l'assistant intérieur MBUX intelligent.

Le design iconique du CLA Coupé constitue l'un de ses principaux motifs d'achat. Les designers AMG ont de ce fait préservé quasiment intégralement cette forme de base, caractérisée par de larges passages de roues et par une taille fine et sportive. Les deux bosselages sur le capot moteur ont également été repris à titre de détails exprimant la sportivité du modèle. La nouvelle grille de calandre, dotée d'une double lamelle classique, et la jupe avant AMG Line à ailettes au niveau des prises d'air sont en revanche des signes distinctifs caractéristiques du CLA 35 4MATIC. Il en va de même pour les inserts décoratifs en finition chromée argentée sur les lamelles intégrées aux prises d'air extérieures. De profil, on remarque d'emblée les jantes alliage 18" (version 19" disponible en option) à doubles branches optimisées sur le

plan aérodynamique ainsi que les habillages de bas de caisse accentués. La partie arrière arbore une jupe arrière intégrant un nouvel insert diffuseur, un petit déflecteur sur le couvercle de coffre et deux sorties d'échappement rondes à gauche et à droite. Les feux arrière étroits en deux parties et la plaque d'immatriculation déportée sur le pare-chocs accentuent l'effet de largeur que renvoie l'arrière du CLA.

Intérieur sport avec système d'infodivertissement MBUX

Des portes dépourvues de cadre donnent accès à un habitacle caractérisé par une ambiance high tech – la qualité et l'élégance des affichages 100 % numériques sont manifestes. Cet intérieur peut bénéficier le cas échéant de l'éclairage d'ambiance aux 64 coloris. Le design sport



rehaussé de détails raffinés englobe également le système d'infodivertissement MBUX et son concept de commande et d'affichage novateur. A bord du nouveau CLA 35 4MATIC également, MBUX remplace les systèmes COMAND proposés jusqu'à présent et contribue à créer un lien encore plus fusionnel entre le véhicule, le conducteur et les passagers. Sa présentation séduisante contribue à la bonne compréhension des commandes et charme l'œil par un graphisme 3D haute définition. Protégés par un verre commun, ils se fondent dans un poste de conduite Widescreen pour devenir l'élément central qui souligne l'horizontalité du design intérieur.

Avec le nouvel assistant intérieur MBUX en option, certaines fonctions du système d'infodivertissement peuvent être commandées sans contact et l'éclairage de lecture allumé ou éteint. L'assistant est en mesure de différencier les interactions entre le conducteur et le passager avant et de reconnaître des positions et mouvements spécifiques des mains. De ce fait, le domaine d'interaction de l'assistant intérieur MBUX se situe depuis la zone devant l'écran média jusqu'à la console centrale, et comprend également le pavé tactile entre le conducteur et le passager avant.

L'assistant intérieur MBUX reconnaît une approche en se basant sur les différents éléments de commande du système d'infodivertissement. Si l'on approche une main de l'écran tactile, le siège de la personne

correspondante est agrandi sur l'écran média. Les éléments de commande pertinents sont alors automatiquement présélectionnés. L'assistant intérieur MBUX diminue le nombre d'étapes d'utilisation requises dans le menu Autoradio et médias, dans le menu Navigation, et lors de l'affichage de l'image des caméras.

Le CLA 35 4MATIC embarque évidemment aussi la commande vocale révolutionnaire activée par la simple injonction « Hey Mercedes ». Grâce à l'intelligence artificielle, MBUX reconnaît et comprend quasiment toutes les phrases relatives aux domaines de l'info-divertissement et du pilotage du véhicule, même si elles sont exprimées de manière indirecte.

Ecran multimédia tactile et nouvelle console centrale

L'écran multimédia tactile souligne lui aussi le caractère dynamique du modèle. Il intègre des affichages spécifiques AMG tels que la visualisation des programmes de conduite, l'enregistreur TRACK PACE AMG et des données télémétriques.

La console centrale spécifique AMG affiche une finition laque. De série, on y trouve un pavé tactile complété par des contacteurs pour la commande des fonctions ESP®, du mode manuel de la boîte de vitesses et de l'amortissement adaptatif.



La nouvelle génération de volant AMG scelle l'union parfaite entre le conducteur et son véhicule. La couronne du volant avec méplat dans la partie inférieure, gainée de cuir perforé dans la zone de préhension et agrémentée de surpiqûres contrastées rouges séduit tant sur le plan optique que sur le plan tactile. Les palettes de changement de rapport au volant galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive. Les boutons Touch-Control déjà utilisés sur d'autres séries sont nouveaux.

Le volant est disponible en option avec les touches du volant AMG novatrices. Ces dernières incluent un sélecteur rotatif avec visuel intégré sous la branche droite du volant et deux touches sur écran couleur positionnées l'une au-dessus de l'autre sous la branche gauche du volant. La molette permet de commander directement les programmes de conduite AMG. Les deux touches d'écran libres et les contacteurs supplémentaires situés à portée de main permettent de commander directement sur le volant d'autres fonctions AMG.

Des mesures de renfort ciblées dans la partie avant de la caisse nue se traduisent par un comportement précis en braquage et par un carrossage et un parallélisme quasi-constants des composants du châssis, notamment en conduite très sportive. Une plaque d'aluminium vissée sous le moteur renforce également sur le CLA 35 la résistance à la torsion de la partie avant. Deux barres diagonales supplémentaires à l'avant du soubassement contribuent également à limiter les phénomènes de torsion et à accroître la rigidité.

Nouveau quatre cylindres turbo de 225 kW (306 ch)

Le nouveau moteur turbo de 2,0 l est dérivé du quatre cylindres M 260 qui équipe la nouvelle Classe A. Il réagit avec une belle spontanéité aux sollicitations de la pédale d'accélérateur, offre de bonnes reprises (couple maxi de 400 Nm dès 3 000 tr/min), d'excellentes montées en régime et une sonorité chargée en émotions. La suralimentation du moteur est assurée par un turbocompresseur twin-scroll qui allie une réponse optimale à bas régimes et un gain de puissance conséquent à



régimes élevés. Son carter est divisé en deux canaux parallèles. Cette configuration, associée aux deux canaux du collecteur d'échappement, permet de diriger séparément les gaz vers la roue de la turbine.

La technologie twin-scroll présente l'avantage de minimiser les interférences entre les cylindres lors du balayage des gaz. La contre-pression des gaz d'échappement est réduite tandis que le balayage des gaz et le taux de rendement du moteur s'améliorent.

De nombreuses mesures axées sur l'efficacité témoignent de la haute technicité du nouveau quatre cylindres. Parmi elles figurent la distribution variable CAMTRONIC, la gestion thermique intelligente pour le moteur et l'huile, les injecteurs piézoélectriques ultraprécis et l'allumage multiétincelles.

Agile avant tout : la boîte de vitesses à double embrayage 7G SPEEDSHIFT DCT AMG

La boîte de vitesses à double embrayage 7G SPEEDSHIFT DCT AMG contribue également au caractère agile et dynamique du nouveau CLA 35 4MATIC. Les démultiplications des différents rapports ont été définies pour que le conducteur bénéficie dans chaque plage de vitesse d'une réponse spontanée en accélération, de temps de passages courts et de régimes optimaux lors des montées en rapport.

La fonction RACE-START de série garantit une accélération foudroyante départ arrêté et s'accompagne d'un son inoubliable. La boîte

SPEEDSHIFT DCT 7G AMG propose également un programme M temporaire, activé dans tous les modes de conduite via les palettes de changement de rapport au volant, ainsi qu'un programme manuel « M » temporaire qui permet au conducteur de passer les vitesses à sa guise au moyen des palettes au volant.

La transmission intégrale variable 4MATIC Performance AMG équipant de série le nouveau modèle AMG CLA 35 4MATIC offre une motricité optimale tout en maximisant le plaisir de conduire. Pour répondre aux exigences de dynamique de marche, la répartition du couple est variable en continu, du mode traction avant pure jusqu'à la distribution dans un rapport de 50/50 entre les essieux avant et arrière. Tant que l'ESP® est activé, le système 4MATIC est en mode « Confort ». Dès que le conducteur sélectionne les niveaux « ESP® SPORT Handling » ou « ESP® OFF » au moyen de la touche correspondante, le système 4MATIC passe en mode « Sport » pour offrir encore plus d'agilité et de sensations de conduite en plage limite.

Cinq programmes de conduite permettent de disposer d'un large éventail de réglages pour les caractéristiques du véhicule.

Système de freinage hautes performances résistant

Le système de freinage hautes performances AMG combine une bonne résistance au fading, des décélérations optimales et des distances de freinage réduites. Ses dimensions sont les mêmes que celui du modèle



A 45 4MATIC. A l'avant, on trouve de nouveaux étriers fixes monoblocs à 4 pistons et des disques de 350 mm, tandis que l'essieu arrière est doté d'étriers à griffe à 1 piston et de disques de 330 mm. Les disques sont ventilés et perforés afin de mieux dissiper la chaleur et de limiter le phénomène de fading en utilisation extrême. Les étriers peints en argent arborent un monogramme AMG noir.

Le système d'échappement est doté de série d'un clapet à régulation automatique. Entre timbre équilibré et vrombissement puissant, le son varie en fonction du programme de conduite sélectionné.

L'enregistreur TRACK PACE AMG est disponible en option pour le nouveau CLA 35 4MATIC. Cet ingénieur de course virtuel est intégré au système d'infodivertissement MBUX. Lors de l'évolution sur circuit, il enregistre en permanence plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (p. ex. vitesse, accélération). S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence.

A l'issue de la séance de pilotage, le conducteur peut analyser ses performances en s'appuyant sur les données disponibles, ce qui lui permet de s'améliorer si nécessaire. TRACK PACE AMG utilise un nouvel algorithme pour déterminer avec le plus de précision possible la position du véhicule. Le système peut même détecter si la voiture quitte le circuit ou prend un chemin de traverse. Il exploite à cet effet les données GPS, complétées par les informations fournies par les capteurs

embarqués (accélération, gyroscope, angle de braquage, vitesse de rotation des roues).

Les données s'affichent sur l'écran multimédia, le combiné d'instruments et l'affichage tête haute (option). Certains circuits connus, à l'instar du Nürburgring ou de Spa Francorchamps, sont déjà en mémoire. Le pilote peut également enregistrer ses propres circuits. Les cartes 2D commutables en 3D peuvent être actualisées en ligne.

De plus, la fonction de réalité augmentée de MBUX permet de projeter sur l'écran multimédia ou sur l'affichage tête haute (option) la trajectoire idéale d'un circuit mémorisé ; accompagné de cet instructeur virtuel, le conducteur peut ainsi améliorer ses temps au tour.

La commercialisation de la nouvelle Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC est prévue pour août 2019 en Europe occidentale, le début des ventes a eu lieu fin avril.

TEXTE ET PHOTOS Daimler Communications



Gastronomie

Grosses crevettes tempura, brunoise de légumes croquants marinés à l'huile de citron Combava et sauce soja

Recettes pour 4 personnes

- 12 grosses crevettes fraîches
- 200 g de farine de blé
- 100 g de féculent de maïs (Maïzena)
- 10 g de levure chimique
- 5 g de sel
- 2 jaunes d'œufs
- 30 à 40 cl eau pétillante froide
- ½ courgette
- 1 oignon rouge
- ½ poivron rouge
- ½ concombre
- ½ radis noir
- 2 branches de céleri vert
- 1 tomate cœur de bœuf
- Pincée de fleur de sel
- 100 ml huile de pépins de raisin
- 3 citrons verts Combava
- 50 ml sauce soja

Pour la brunoise de légumes marinés

Prélever le zeste des citrons verts Combava avec une râpe. Mélanger avec l'huile de pépins de raisin, rajouter la sauce soja.

Cuire le poivron au four à 180°C pendant 20min environ et laisser refroidir sous un torchon humide. Enlever la peau et les graines du poivron. Tailler en petits morceaux réguliers. Couper le reste des légumes en brunoise. Mélanger les légumes et l'huile au citron Combava. Dresser sur l'assiette, (à l'aide d'un emporte pièce).

Crevettes tempura

Décortiquer les crevettes. Chauffer la friteuse (ou un bain marie d'huile à 180°).

Verser la farine, le féculent de maïs, la levure chimique et le sel dans un récipient. Rajouter les jaunes d'œufs et l'eau gazeuse petit à petit tout en remuant à l'aide d'un fouet. Plonger les crevettes dans la pâte (en les tenant par la queue), déposer-les dans l'huile chaude. Frire 2-3 minutes. Laisser reposer les crevettes sur du papier absorbant et dresser sur votre assiette.

⇒ Hostellerie Stafelter
1, rue de Dommeldange
L-9222 Walferdange
www.hostellerie-stafelter.lu

DÉGUSTEZ ET SÉJOURNEZ



L'Hostellerie Stafelter est le lieu idéal pour combiner le plaisir gastronomique et le bonheur d'une nuit confortable.



L'HOTELLERIE STAFELTER S'AGRANDIT POUR LA SAISON ESTIVALE.

Pour profiter des beaux jours d'été, l'Hostellerie Stafelter vous accueille sur sa belle terrasse ensoleillée. Profitez d'une expérience culinaire à ciel ouvert.

1, rue de Dommeldange
L-7222 Walferdange

+352 20 33 97

info@hostellerie-stafelter.lu
www.hostellerie-stafelter.lu





Les jardins du Grand-Château d'Ansembourg

Conversation avec la nature

Emerveillement est le maître-mot qui guide les pas et les sens du visiteur quand il découvre – lentement, car il n'a jamais envie de regarder vite – les multiples arpents de ce territoire béni des cieux.

Peut-on rêver d'un jardin plus fabuleux que celui du Grand-Château d'Ansembourg ? Ou plutôt des jardins au pluriel, car ces 3,5 hectares associent en un tout harmonieux plusieurs types de jardins : jardin d'architecture à la française, jardin aromatique, jardin des roses, jardin potager, jardin mystérieux.

On est en plein mois d'été, et ces jardins sont une oasis de verdure, un pur rafraîchissement pour le corps et pour l'esprit. Mais le visiteur se prend à imaginer et à désirer la parure des lieux dans les autres saisons de l'année. C'est certain, il faudra revenir.

Ce jardin est aimé, c'est une évidence, et comme tout être qui est aimé, il le rend bien.





Sa forme et sa beauté extérieure ne sont en rien artifices, mais découlent d'un respect, d'une connaissance profonde de la nature et de ses processus intrinsèques.

Que vous soyez intéressé par l'architecture, la botanique, l'écologie, la quête existentielle, le ressourcement énergétique ou simplement la pure poésie, ce jardin est l'un des trésors les plus authentiques du Grand-Duché.

Restauration soignée et réfléchie

Situé dans la Vallée des Sept Châteaux dans la commune de Tuntange, le Grand-Château d'Ansembourg bénéficie d'un cadre naturel exceptionnel, s'inscrivant dans une zone de protection européenne Natura 2000 le long de la rivière de l'Eisch. Il fut construit à partir

du milieu du 17^e siècle par une famille de maîtres de forges. Au 18^e siècle, de magnifiques jardins baroques en terrasses furent aménagés par le Comte Lambert-Joseph de Marchant et d'Ansembourg, un érudit, passionné d'art, d'histoire et de sciences naturelles.

L'état actuel du jardin d'agrément est le fruit de la restauration du site menée depuis son acquisition en 1986 par l'organisation Sûkyô Mahikari, ainsi que de la restitution de ses jardins menée par le nouveau propriétaire sous l'égide du Service des sites et monuments nationaux. En effet, en 1988, le château et ses jardins ont été classés monuments historiques.

Ayant bénéficié en 1993 d'un subside de la Commission européenne, la restauration des jardins a pu se faire à partir de travaux de recherche et du plan établi par un historien luxembourgeois. À partir de 1999 a commencé la restauration de l'allée mythologique du jardin, dont la statuare fut soigneusement restaurée, suivie de celle des murs de soutènement des terrasses, des escaliers extérieurs et des fontaines. Les toits du bâtiment central et des deux autres ailes ont également été reconstruits. Les parties vives ont été restaurées, notamment la charmille qui longe la rivière de l'Eisch sur 247 m, ainsi que les labyrinthes et autres haies du jardin.

Les jardins sont composés d'une succession de terrasses, ornées de bassins, d'escaliers



décoratifs, de statues, de labyrinthes et de jeux d'eau sur 3,5 ha. Sont venus s'y ajouter depuis peu un jardin aromatique et un jardin des roses.

Parmi les éléments les plus remarquables du jardin, il faut mentionner l'escalier monumental avec ses rampes en fer forgé, le buffet d'eau, l'allée mythologique avec la fontaine de l'aigle, les bosquets, la charmille et les sculptures des quatre esclaves représentant les quatre continents connus à l'époque.

Le jardin potager

Au-delà de l'enceinte du château et du jardin d'agrément est mené un projet expérimental de jardin potager naturel. Le château participe également à un réseau interrégional de graines pour la promotion de la diversité des plantes cultivées en Europe et d'une agriculture qui soit résiliente et durable, soutenue par des communautés locales d'acheteurs réguliers.

Le jardin aromatique

Un jardin aromatique a été recréé en contrebas de la cuisine du château avec l'aide d'un étudiant français qui y a passé son stage pratique en vue de l'obtention d'un certificat en jardinage historique.

Le jardin des roses

Le Grand-Château d'Ansembourg participe activement au projet qui consiste à faire revivre le Luxembourg en tant que « pays des roses ». En effet, jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, le Grand-Duché était l'un des premiers pays au monde exportateurs de roses, et fournissait les principales cours royales et princières dans le monde.

Accessibles aux visiteurs respectueux

Les jardins historiques de cette propriété privée peuvent être visités pendant les heures d'ouvertures, sauf les jours où le site est loué et utilisé pour des occasions spéciales. Le jardin se présente comme un endroit d'éducation

esthétique où chaque personne faisant partie d'un groupe de visiteurs est amenée à se comporter avec urbanité, inspirée par la beauté du lieu.

Au cours de sa promenade, le visiteur pourra aussi apprécier le murmure des feuillages, le chant des oiseaux, le clapotis ou le ruissellement de l'eau et, dans les allées des labyrinthes, les angles de vues sur les statues. Le jardin comporte de nombreuses essences de pommiers et d'autres arbres fruitiers. Il est également rythmé par des allées bordées de charmes. Des haies basses de buis et des jardins de roses ainsi que d'autres fleurs exigent le plus grand soin des jardiniers, et de la part des visiteurs du respect et de la réserve.

⇒ www.gcansembourg.eu

TEXTE ET PHOTOS Paulo Lobo, Luxedit sàrl

SOURCE Article publié dans le magazine Wunnen avec l'aimable autorisation de l'éditeur.



La destination, c'est la mer vêtue de bleu

Qui n'a pas rêvé d'une parenthèse enchantée en faisant une belle croisière en haute mer ?

Retrouver calme et sérénité en fixant l'azur des vagues et en sirotant un bon cocktail. Une croisière en mer, c'est un voyage inoubliable dans un cadre somptueux et idyllique.

Pourquoi chaque année des milliers de personnes optent-elles pour cette aventure si particulière que sont les vacances en croisière ? La raison est simple : on oublie tout et on se laisse emporter dans un univers de rêve. Une croisière, ce n'est pas qu'un voyage d'un point à un autre, elle est sa propre destination ! Une fois que l'ancre est levée, vous entrez dans la poésie.

Un navire de croisière peut s'apprécier comme une pure expression d'architecture et de design. Considérez qu'un paquebot est conçu comme une mini-ville, conjuguant de l'habitat individuel ainsi que des services et des espaces collectifs. Vous trouverez dans cette ville flottante des équipements et des espaces soigneusement mis en scène, une multitude de restaurants, de bars, de salles de sports, de salles de spectacles et de casinos, d'espaces commerciaux rivalisant avec ceux de Las Vegas ou Dubaï. Les bateaux de croisière d'aujourd'hui sont conçus pour combler les désirs de tous, des plus petits aux plus grands : le programme à bord est varié, allant des activités sportives aux expériences culturelles, en passant par les loisirs les plus simples et jouissifs – s'allonger sur une chaise longue au bord de la piscine, lire un bon livre en profitant des vues sur l'océan infini, savourer un bon dîner-spectacle le soir en toute quiétude et en bonne compagnie.

En outre, une croisière vous permet de découvrir différents sites et villes en une seule fois. Le paquebot offre à la fois le transport et l'hébergement : en planifiant votre itinéraire avec soin, vous allez vous réveiller chaque matin dans un autre lieu, et en l'espace d'une semaine vous pourrez goûter tout à la fois au charme intemporel d'une ville historique, aux eaux cristallines d'une plage de sable blanc et à l'enivrement causé par une escale shopping dans un haut-lieu de la Jet-Set.

Enfin, une croisière est aussi une expérience sociale unique : dans un décor digne des plus beaux films de cinéma, vous avez la possibilité de rencontrer des gens aux profils variés venus des quatre coins de la planète. Ce volet convivial, richement documenté dans la série « La croisière s'amuse », fait partie des attraits de l'expérience flottante. Sans oublier que vous serez toujours encadré par un équipage professionnel qui se pliera en quatre pour vous combler, et ce 24h/24 !



EN EXCLUSIVITÉ CHEZ CRUISOPOLIS



**ATOLLS, FALLS
& FAUNA**

de **SAN FRANCISCO** à **PAPEETE**
16 jours - 1^{er} Novembre 2019 – **REGATTA**



Inclus: **Internet** (accès par cabine)
Choisissez en outre entre (par cabine) :
8 excursions GRATUITES | forfait boisson GRATUIT
| 800 US\$ crédit de bord



**WINE
& ARTISTRY**

de **BARCELONA** à **SOUTHAMPTON**
10 jours - 23 Juin 2020 – **NAUTICA**



Inclus: **Internet** (accès par cabine)
Choisissez en outre entre (par cabine) :
6 excursions GRATUITES | forfait boisson GRATUIT
| 600 US\$ crédit de bord

Nous nous ferons un plaisir d'organiser votre arrivée et départ sur ces croisières dans les meilleures conditions possibles.

cruisopolis

THE CRUISE SPECIALIST

Clubnews



Calendrier 2019

18/01/2019

Generalversammlung MBCL

03/02/2019

Trëppeltour MBCL

07-10/03/2019

Retro Classics Stuttgart *

09-10/03/2019

Autojumble Luxexpo Kirchberg
MBCL

16-17/03/2019

Salon du Vintage Luxexpo
Kirchberg MBCL

10-14/04/2019

Techno Classica Essen *

29-30/04/2019

Clubvisite Stuttgart MBCL

12/05/2019

Tour de printemps / Fréijorstour
MBCL

19/05/2019

LOF Oldtimer Breakfast
Christnach *

15-18/05/2019

Mille Miglia Brescia *

01-03/06/2019

Rencontre avec SL Club Schweiz
à Luxembourg

14-16/06/2019

Tour en Belgique MBCL

16/06/2019

LOF Oldtimer Breakfast
Leudelange *

15/06/2019

Men In Benz (Merbag Hollerich)

30/06/2019

Rotary Castle Tour *

28/07/2019

Summertour MBCL

03-04/08/2019

Vintage Cars & Bikes Steinfort
MBCL

31/08-01/09/2019

Kiwanis History-Vehicles
Lasauvage MBCL

07/09/2019

BIL Classic *

22/09/2019

Rentrées'tour MBCL + LOF
Oldtimerdag

29/09/2019

Tour d'automne / Hierschttour
MBCL

29/09/2019

Zesummen Ennerwee Rotary
Clubs Luxembourg *

07/12/2019

Dîner de Noël / Chrëschtfeier
MBCL



Generalversammlung über 2018

Rückblick auf eine ereignisreiche Saison

Der Mercedes-Benz Club Luxembourg a.s.b.l. hielt am 18. Januar 2019 seine ordentliche Generalversammlung im Festsaal des „Centre Prince Henri“ in Walferdange ab, in Anwesenheit zahlreicher Mitglieder.

In seiner Begrüßung dankte Präsident Jean-François Zimmer sowohl den erschienenen Mitgliedern als auch den Sponsoren für die Unterstützung im Jahr 2018, verbunden mit der Hoffnung, dass diese auch im neuen Jahr dem Club weiterhin zur Seite stehen werden. Er entschuldigte den Ehrenpräsidenten des Clubs, Justin Mangen, sowie Vorstandsmitglied Paul Origer, die wegen Verpflichtungen nicht an der Versammlung teilnehmen konnten.

Jean-François Zimmer dankte den Vorstandsmitgliedern für die im letzten Jahr geleistete umfangreiche Arbeit, bevor er das Wort an die Sekretärin des Clubs, Angela Parlanti, weitergab.

In ihrem Bericht gab Angela Parlanti nochmals einen Überblick über die einzelnen Aktivitäten des vergangenen Jahres. Besonders hervor stachen die Ausfahrten und Fahrzeugausstellungen des Clubs. Um die Organisation des Jahres zu bewältigen, trat der Vorstand insgesamt 11 Mal zusammen.

In seinem ausführlichen Finanzbericht stellte Kassierer Luis Parra fest, dass der Club weiterhin auf einer gesunden Basis steht. Die erwirtschafteten Überschüsse werden in die Reserven des Clubs gelegt.

Nach dem Bericht der Kassenprüfer wurden dem Kassierer, sowie dem gesamten Vorstand einstimmig Entlastungen durch die Generalversammlung gegeben. Die Generalversammlung bestätigte auch die bisherigen Kassenprüfer Marc Lahier und Claude Ginter für das Jahr 2019 und dankte ihnen für ihre im vergangenen Jahr geleistete Arbeit. Gemäß der Clubsatzung sind nach einem Rotationsprinzip jeweils drei Mitglieder aus dem Vorstand austretend und können wiedergewählt werden. Da Paul Origer seine Kandidatur nicht mehr stellte, dankte

der Präsident ihm im Namen des gesamten Clubs für sein 5-jähriges Engagement. Nach der Vorstellung der neuen Kandidaten Marc Thill, Ernest Kirchen, Gérard Reis und Patrick Wehr, bestätigte die Generalversammlung einstimmig die austretenden und die neuen Vorstandsmitglieder. Der Mitgliederbeitrag wurde für das kommende Jahr unverändert auf 75,00 € belassen.

Danach kam der Präsident auf das Programm für das Jahr 2019 zu sprechen. Die vorgesehenen Ausfahrten im Frühjahr, Sommer und im Herbst wurden vorgestellt, sowie die Teilnahmen an Fachmessen im Ausland. Die weiteren Veranstaltungen wurden den Mitgliedern bereits übermittelt und sind auch der Clubzeitschrift zu entnehmen.

Im Namen des Clubs bedankte sich Harry Abts beim Präsidenten für die Neugestaltung der Clubzeitschrift Carl's, die ein einzigartiges und ausgezeichnetes Bild des Clubs nach außen vermittelt.

Nach der freien Diskussion, bei der mehrere Clubmitglieder Anregungen gaben, wurde ein abwechslungsreiches Foto- und Filmangebot der vergangenen Saison gezeigt, das von mehreren Vorstandsmitgliedern unter der Leitung von Guy Muller zusammengetragen wurde.

In der Vorstandssitzung Anfang Februar 2019 wurde die Aufgabenverteilung wie folgt für das kommende Jahr festgelegt: Jean-François Zimmer, Präsident und Redakteur der Clubzeitschrift Carl's; Louis Scuri, Vizepräsident; Angela Parlanti, Sekretariat; Reiny Scuri, beigeordnete Sekretärin und Clubshop; Luis Parra, Kassierer und Mitgliederkartei; Guy Rolling, Webmaster; René Lauer, Tour-Organisation; Patrick Wehr, Clubfahrzeugdatei; Harald Abts, Ernest Kirchen und Gérard Reis, technische Berater; Guy Muller und Guy Rolling, Verbandsarbeit LOF; Jean-François Zimmer und Ernest Kirchen, Soziale Medien.

FOTO Guy Muller



Autojumble 2019

Messestand des MBCL in silbergrau

Am 9. und 10. März 2019 fand der von der "Letzebuenger Oldtimer Federatioun" organisierte "Autojumble" in den Messehallen auf Kirchberg statt. Am Samstag und am Sonntag waren die Messehallen auf Kirchberg gut gefüllt: zahlreiche Enthusiasten der Luxemburger Oldtimerszene hatten den Weg zur Luxexpo gefunden. Der Mercedes-Benz Club Luxembourg stellte in diesem Jahr seinen Clubstand unter das Thema „silbergrau“.

Deshalb waren alle ausgestellten Fahrzeuge in dem silbergrauen Farbton gehalten. Kenner der Marke konnten feine Unterschiede zwischen

„astralsilber“, „silbergrau“ und „brillantsilber“ ausmachen, jedoch blieb der gesamte Eindruck gediegen.

Ausgestellt waren ein 280 SL der Baureihe 113 aus 1970, ein 450 SLC 5.0 der Baureihe C107 aus 1980, ein 230 E der Baureihe 123 aus 1982, ein 300 SE der Baureihe 126 aus 1986, ein 300 TE der Baureihe S124 aus 1991, ein 300 SL-24 der Baureihe 129 aus 1992, sowie ein G 270 CDI der Baureihe 463 aus 2003. Als Neufahrzeug stand eine S-Klasse, die von Merbag Luxembourg zur Verfügung gestellt wurde, in der Standmitte.



Die ausgestellten Fahrzeuge waren genaustens beschrieben mit ihren jeweiligen interessanten Lebensgeschichten. Viele Besucher des Clubstandes bewunderten den ausnahmslos ausgezeichneten Zustand der Fahrzeuge. An den beiden Ausstellungstagen betreuten Vorstandsmitglieder des Mercedes-Benz Clubs die Anfragen der Besucher. Interessante Kontakte wurden geknüpft und mehrere Neumitglieder angeworben.

An den Bildschirmen, die auf der Wand des Clubstandes befestigt waren, wurden Filme aus der Entwicklung der ausgestellten Baureihen gezeigt. Wie jedes Jahr stattete auch Wirtschaftsminister und bekannter Mercedes-Benz Oldtimer-Fan Etienne Schneider unserem Messestand einen längeren Besuch ab. Regen Absatz fand die neue Clubzeitschrift Carl's, von der mehr als 400 Exemplare an interessierte Besucher an den beiden Tagen verteilt wurden.

TEXT Jean-François Zimmer FOTOS Guy Muller, Jean-François Zimmer



Minister Schneider (2.v.l.) freut sich über die Clubzeitschrift Carl's





Salon du Vintage : le MBCL se plonge dans les années 1960

Les halls de Luxexpo ont accueilli le weekend des 16 et 17 mars 2019 la 2^e édition du Salon du Vintage au Luxembourg. Les organisateurs avaient fait appel au Mercedes-Benz Club Luxembourg pour leur proposer un stand d'exposition de voitures afin d'augmenter l'attrait du salon pour les visiteurs. Ainsi, le weekend suivant l'Autojumble, notre club s'est retrouvé une fois de plus dans les halls d'exposition du Kirchberg. Plus de 150 exposants répartis sur 3.000 m² ont proposé aux visiteurs de chiner du

meublier design, de la décoration, de la mode de luxe, des vinyles, et d'autres objets vintage. Le salon a accueilli cette année une exposition autour du thème « Objets iconiques des années 70 aux années 90 », qui a permis de replonger dans trois décennies devenues cultes dans le domaine du design.

Le MBCL avait exposé une « Heckflosse » rouge de 1964 ainsi qu'une 380 SL en « Silberdistel » de 1983. Le thème de notre stand était le départ en vacances version 1964 : la « Heckflosse » était bourrée de valises, de

mannequins et de poupées sur le point du départ en congé.

Pendant les deux jours du salon, plusieurs milliers de passants ont pu admirer les véhicules et s'informer sur le club auprès des membres du comité qui se relayaient. Notre magazine Carl's a également connu un vif succès auprès des visiteurs. Un grand merci à nos membres Guy Muller et Constant Feltz pour la mise à disposition de leurs voitures.

TEXTE Jean-François Zimmer PHOTOS Guy Muller



Treppeltour 2019

Zu Besuch im Museum „Närdener Gare“

Bei kalten Temperaturen trafen sich am Sonntag, dem 3. Februar 2019, über 40 Clubmitglieder in Noerdange, um gemeinsam die diesjährige Winterwanderung in Angriff zu nehmen. Nach einer Stärkung mittels Kaffee und Croissants wurden wir in zwei Gruppen durch das alte Bahnhofsgebäude geführt und konnten dank der interessanten Erklärungen ein Bild der Anlage erhalten. Während über 80 Jahren verband die Normalspurbahn der „Prince Henri-Linie“ – auch „Attertlinie“ genannt – Petingen und Ettelbrück, und passierte dabei diesen Bahnhof. Sie galt dem Personen- und Gütertransport in die Minettegegend. Der letzte Zug fuhr 1969 auf dieser Strecke.

Nachdem die Gemeinde Beckerich den alten Bahnhof 1978 aufgekauft hatte, befand sich von Februar 1980 bis September 2009 ein Postbüro in dem Gebäude. 2011 beschloss die Gemeinde dann, das Gebäude zu renovieren. Das Erdgeschoss beherbergt seitdem das erste Museum für luxemburgische Regionaleisenbahnnetze.

Nur wenige Schritte weiter befand sich eine zweite Eisenbahnstrecke: die der Schmalspurbahn „Jhangeli“, die dreimal am Tag zwischen Nördingen und Martelingen pendelte. Diese Linie funktionierte zwischen 1890 und 1953. Nach 1992 wurden die ausgedienten Strecken in Fahrradwege umgewandelt. Wir benutzten diese Strecke, um zur Station in Niederpallen zu wandern, wo wir zusätzliche Erklärungen erhielten. Beim Rückmarsch zu den Autos freuten wir uns schon auf ein angenehmes warmes Mittagessen. Reserviert hatten wir im Restaurant „Andermillen“ in Beckerich, wo uns eine dampfende „Choucroute garnie“ erwartete. Guy Rolling zeichnete verantwortlich für diese Tour, die uns in die Geschichte der luxemburgischen Regionaleisenbahnen eintauchte.

TEXT UND FOTOS Jean-François Zimmer



Frühlingsausfahrt des MBCL

Im Zeichen des Trinkwassers

Am Sonntag, dem 12. Mai 2019 trafen sich über 40 Mitglieder des MBCL, um an der Frühlingsausfahrt teilzunehmen. Treffpunkt war der Hauptsitz des „Syndicat des Eaux du Sud“ (SES) in Koerich. Nach einem guten Kaffee wurden die Teilnehmer in den Vorführraum des Syndicats gebeten, und erhielten dort äußerst aufschlussreiche Informationen über Trinkwasser und die Wasserversorgung unseres Landes. Illustriert wurden die Ausführungen durch Bild- und Filmmaterial. Das SES ist ein Gemeindesyndikat, das sich

zum Ziel gesetzt hat, die Wasserbehälter der angeschlossenen Gemeinden mit Trinkwasser zu beliefern. Die Verteilung des Trinkwassers von den lokalen Wasserspeichern aus obliegt den jeweiligen Gemeinden.

Die Aufgaben des Syndikats bestehen in der Schaffung, Instandhaltung und Erweiterung von Quellfassungen, Tiefbrunnen, Pumpstationen, Wasseraufbereitungsanlagen (Desinfektion), Wasserspeichern, Rohrleitungen und allen zusätzlichen technischen Anlagen, die dazu dienen, dem Kunden Trinkwasser

in einwandfreier Qualität zu einem angemessenen Preis zu liefern. Ferner sichert das Syndikat die direkte Trinkwasserversorgung mehrerer Industriestandorte im Süden Luxemburgs sowie einzelner Gemeinden, die nicht dem Syndikat angehören.

Das Rohrleitungsnetz des SES erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von 213 Kilometern. Davon entfallen 28 Kilometer auf die Rohrleitungen, die das Wasser von den Quellfassungen zu den Pumpstationen leiten, sowie 185 Kilometer auf die Leitungen zur



Beförderung und Verteilung des Wassers in die lokalen Speicher. Derzeit gehören dem SES 22 Gemeinden an.

Anschließend an die Vorführung konnte unsere Gruppe eine Wasserquellfassung besichtigen, bevor wir mit den Fahrzeugen zum Auffangbecken Rebiert weiterfuhren. Es handelt sich hierbei um einen unterirdischen Wasserbehälter mit einer Kapazität von 15.000 m³, über dem ein Wasserturm von 2.000 m³ gebaut wurde. Das konisch

gebaute Gebäude ist mit Aluminium bedeckt und stellt architektonisch eine Meisterleistung dar. Wir besichtigten das Gebäude, stiegen bis in die Kuppel hinauf und genossen den überragenden Blick in alle Himmelsrichtungen.

Das Mittagessen stand anschließend im Restaurant La Gioia in Windhof auf dem Programm. Mit einer leichten Verspätung starteten wir am Nachmittag zur eigentlichen Ausfahrt in Richtung Westen. Das von

Guy Rolling vorbereitete Roadbook führte uns durch sonnige Landschaften. Gegen 17 Uhr machten wir eine Zwischenpause in Dahl und traten dann den Heimweg an. Das Abendessen war um 20 Uhr im Restaurant Poiré in Senningerberg vorgesehen.

TEXT Jean-François Zimmer

FOTOS Guy Muller, Jean-François Zimmer





Eine Reise zu den Anfängen

Werksbesuch in Stuttgart

Am 29. April starteten 26 Mitglieder des MBCL zur Geburtsstätte der meisten ihrer Fahrzeuge. Im bequemen Reisebus vergingen die Stunden bei angeregter Unterhaltung bezüglich dessen was uns in Sindelfingen geboten werden sollte, wie im Flug. Und wir sollten beileibe nicht enttäuscht werden, ganz im Gegenteil!

Schon die Anfahrt entlang des Werksgeländes in Sindelfingen gab uns eine Vorahnung dessen Ausmaßes, doch waren wir umso erstaunter als uns bei einer überaus interessanten Führung einige Zahlen genannt wurden: Auf einer Gesamtfläche von 3 km² produziert eine Belegschaft von rund 35.000 Mitarbeitern/innen täglich 1.700 bis 1.800 Fahrzeuge. Unsere Besichtigung begriff zwei Phasen der Fahrzeugherstellung. Im Karosseriewerk konnten wir verfolgen, wie von großen Blechrollen die einzelnen Karosserieteile ausgestanzt werden um anschließend als flache Rohlinge an die nächste Station weiter gereicht zu werden. Hier ist nicht nur die Kadenz beeindruckend, werden doch die einzelnen Teile nicht nur im 5-Sekundentakt in Form gebracht, sondern auch Größe und Kraft der Pressen, sowie eine kaum erträgliche Lärmkulisse und Bodenerschütterungen sorgten für ein für uns nicht alltägliches Erlebnis. So ist es nicht verwunderlich, dass dieser Produktionsbereich, nicht nur aus ökonomischen, sondern und vor allem aus menschlichen Gründen einen äußerst hohen Automatisierungsgrad aufweist, und nur sehr wenige Mitarbeiter unter solch schwierigen Bedingungen arbeiten müssen.

Die zweite Etappe unserer Besichtigung führte uns in eine der Hallen der Endmontage. Hier konnten wir bei unserer Wanderung entlang der Montagebänder hautnah mitverfolgen wie bei den verschiedenen Karosserievarianten der E-Klassemodelle deren Sitze und Türen eingebaut werden. Als Herausforderung und logistische Meisterleistung ist uns aufgefallen, wie zum aktuell zu fertigendem Fahrzeug auf einer parallel zum Montageband verlaufenden Schiene alle Einzelteile sekundengenau angeliefert werden. Unweigerlich drängt sich die Karikatur der modernen Fabrik in das Bewusstsein auf: Vorn Blechrolle rein – hinten fertiges Auto raus. Und das ist tatsächlich etwa alle 70 Sekunden der Fall! Aus verständlichen Gründen ist es zwar untersagt im Werk zu fotografieren, doch der interessierte Leser wird auf youtube aussagekräftige Videos finden, die einen guten Einblick in die Produktion gewähren, wie zum Beispiel folgender Link, der in einer historischen Aufnahme den gesamten Fertigungsprozess des W116 zeigt: www.carls.lu/DSZR

Der Nachmittag unseres ersten Tages war von einem kurzfristig geplanten Intermezzo



Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury in der Eingangshalle des Werks Sindelfingen



Blick in das Atelier des Künstlers Roland Schauls

gekennzeichnet, das uns von der technischen auf eine kulturelle Ebene leitete. Der luxemburgische Kunstmaler Roland Schauls bot uns in seinem Stuttgarter Atelier einen äußerst herzlichen Empfang und gab uns die Gelegenheit, seine meist großformatigen Werke zu bewundern. Er gab uns ausführliche Informationen zu einzelnen Bildern und

zu seiner Kunst im Allgemeinen. Auffallend ist sein persönlicher Stil mit hohem Wiedererkennungswert, wobei viele seiner Werke einen direkten pikturalen Bezug zur Stadt Luxemburg aufweisen und somit sicher einen großen Kreis Kunstliebhaber ansprechen. Nach so viel geistiger Nahrung sorgten wir in dem viel besuchten Restaurant „Carl's



Brauhaus“ am Schlossplatz dafür, dass auch der körperliche Hunger gestillt wurde. Der viertelstündige Spaziergang zurück zum Hotel durch das abendliche verregnete Stuttgart sorgte für etwas frische Luft, wobei jedoch die weniger wetterfesten Teilnehmer das Taxi dem Regenschirm bevorzugten.

Stand der erste Tag unter dem Motto der Gegenwart, so war der zweite Tag eher rückwärts gerichtet. Der Vormittag war dem Museumsbesuch vorbehalten, wobei jedoch hier nicht die Fahrzeuge im Vordergrund standen, die den meisten der Teilnehmer sowieso schon von einem vorherigen Besuch bekannt sind, sondern das Museum selbst. Das infolge eines Architektenwettbewerbs in den Jahren 2003 bis 2006 vom niederländischen Architekten Ben van Berkel geschaffene Museum verfolgt nicht nur ein bis dahin neues



Besuch in der Werkstatt des Classic Centers in Fellbach

Museumskonzept, sondern stellt des Weiteren ein einmaliges Bauwerk dar. In einer Führung, die ausschließlich der Architektur und deren vielseitigen technischen und baulichen Herausforderungen gewidmet war, bekamen wir Einblick hinter und in die Kulissen dieses außergewöhnlichen Baus. Besonders interessant zu erfahren war, wie mit Hilfe des Konzeptes der Doppelhelix in gegenläufigen Schrägen und Überschneidungen Platz für Ausstellungsflächen und Freiraum geschaffen wurde. Ein geniales Konzept, das die DNA der Marke nicht nur in den Exponaten, sondern für jeden von weitem sichtbar, ebenfalls in der baulichen Substanz verkörpert. Ein leckeres, im Museumsrestaurant serviertes Mittagessen und freie Zeit zur Erkundung der ausgestellten Fahrzeuge auf eigene Faust oder ein Besuch des Museumsshops und

der zum Verkauf angebotenen „All Time Stars“-Fahrzeuge, überbrückten die Zeit bis wir zum Besuch des Classic Centers in Fellbach aufbrachen. Auch hier kamen wir in den Genuss einer geführten Besichtigung, bei der wir zuerst Einblick in Konzept und Philosophie des Centers bekamen, bevor wir die Werkstätten besuchten. Im ersten Teil werden einerseits Fahrzeuge der werkeigenen Sammlung restauriert, andererseits Fahrzeuge aufbereitet um bei verschiedenen Veranstaltungen oder an Concours d'Élégance teilzunehmen. Die zweite Abteilung ist den Kundenfahrzeugen vorbehalten, wobei erfreulicherweise überdurchschnittlich viele 300 SL zugegen waren, dies hinsichtlich der Vorbereitung auf die kurz bevorstehende Mille Miglia. Wir erfuhren, dass es als besonderen Glücksfall anzusehen ist, dass das

gesamte Archiv mit allen Werkszeichnungen und Spezifikationen aller Fahrzeuge seit Beginn erhalten ist und dass somit den Mechanikern eine wertvolle Informationsquelle bei Fahrzeugrestaurierungen zur Verfügung steht.

Zwei lange, aber überaus lehrreiche Tage, deren Planung in den Händen von unserem Clubpräsidenten Jean-François Zimmer lag, fanden zwar somit ihren Abschluss, werden aber unvergessliche Eindrücke bei allen Teilnehmern hinterlassen!

TEXT Guy Muller

FOTOS Guy Muller und Jean-François Zimmer



Mercedes-Benz 170V Roadster

Neues Leben für altes Holz

Nach 70 Jahren eines ereignisreichen Automobillebens hatten Vibrationen, Torsionskräfte und Feuchtigkeit an dem in Handarbeit gefertigten Karosserie-Holzrahmen deutliche Spuren hinterlassen. Vor allem an den Längsträgern und Streben der Spritzwand war der Verfall des Holzes so weit fortgeschritten, dass dieses zum Teil weggebröselte und somit Stabilität und Sicherheit des Wagenvorderbaus auf Dauer nicht mehr gewährleistet waren. Nach der in einem spezialisierten Fachbetrieb in der Schweiz erfolgten Teilerneuerung des Rahmens, hatte ich die ausgeschnittenen Hölzer in einem Karton aufbewahrt, in Erwartung einer anderen Zweckbestimmung die damals, 2007, aber eher in Richtung Entsorgung im Müll aussah. Letztendlich weggeräumt und in die Versenkung der Vergessenheit geraten, kamen die „Reliquien“ des vor etlichen Jahren verkauften Fahrzeugs dann doch letzten Januar wieder zum Vorschein.

In einem kreativen Geistesblitz sah mein geistiges Auge auf einmal deutlich, welches Potenzial trotzdem noch in dem augenscheinlichen Abfall steckte. Nun folgten in rascher Folge Säubern und Abtragen von Schmutz, Bitumen und losen Teilen. Als

gewollten Kontrast zu den geschwärzten Flächen erfolgte als nächste Etappe stundenlanges Schleifen verschiedener Partien bis auf blankes absolut ebenes Holz, das ich in mehreren Durchgängen mit Schellack zu einer spiegelglatten Fläche versiegelte. Zusammenbau mit tief versenkten Schrauben und Verspachteln der Bohrlöcher mit aus Schleifstaub und Schellack hergestelltem Holzkitt rundeten dann den Rohbau ab. Ein aus meinem Fundus hervorgekramtes, und mit dem am Fahrzeug angebrachten identisches Karosserieschild bescheinigt den aus Sindelfinger Karosseriebau herstammenden Ursprung der Teile. Eine bedruckte Plakette mit der Identität des Fahrzeugs und 2 neue Fußleisten stellen letztendlich den Abschluss des Projektes dar. Aus Entsorgung in Richtung Müll war nun „up-cycling“ in Richtung Dekoration geworden, sodass nicht nur das vom weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Maler Brandy geschaffene großformatige Portrait des Fahrzeugs, sondern nun auch ein kleiner Teil davon Bestandteil meiner Sammlung geworden sind.

TEXT UND FOTOS Guy Muller

Die gesamte Historie des Fahrzeugs ist unter folgenden Links / QR-Codes nachzulesen:



www.carls.lu/XKSW



www.carls.lu/A5HT



www.carls.lu/8Q6X

Kurzbesuch in Schneverdingen

Vom 24.-26. Mai 2019 war eine Delegation des Vorstands des MBCL auf Besuch in Schneverdingen (D) bei Lisa und Willi Garbers. Seit der Gründung unseres Clubs im Jahr 2000 sind Lisa und Willi Mitglied und waren mehrmals zu Besuch in Luxemburg. Sie nahmen meistens an den Clubjubiläen teil. Da die lange Reise nach Luxemburg für die beiden zu anstrengend wird, führen insgesamt 4 Teams aus Luxemburg in die Lüneburger Heide zu einem Kurzbesuch. Dort besichtigten wir am Samstag gemeinsam den Weltvogelpark Walsrode, den weltweit größten Vogelpark. Er wurde 1962 eröffnet. Auf dem 24 ha großen Gelände leben etwa 4.000 Vögel aus 650 Arten, womit der Park zu den artenreichsten Zoos der Welt gehört. Zu sehen sind Vögel aus allen Kontinenten und Klimazonen der Welt.



Bei diesem Besuch wurden viele Erinnerungen an die vergangenen Treffen 2005 und 2011 in der Lüneburger Heide und an die Jubiläen in Luxemburg ausgetauscht. Lisa

und Willi Garbers gaben uns auch die besten Grüße an alle Clubmitglieder mit auf den Heimweg.

TEXT Jean-François Zimmer FOTO Guy Muller

Kleinanzeigen



Mercedes-Benz 380 SL

Mercedes Benz 380 SL EZ 02/1985 (KM 136.000: 204 PS, 3818 cm3, Automatik 4-Gänge,) in Silberdistel inkl. Hardtop zu verkaufen.

Seit 2012 in meinem Besitz; Herkunft: Schweiz; insgesamt 3 Halter. Keinerlei Mängel, kein Wartungsstau, nächste technische Kontrolle in 08/2020.

Verdeck erneuert in 2016, Original Becker Radio, Wurzelholz (Ablagefach, Schalthebel, Mittelkonsole), neues Windschott, MOMO Holzlenkrad, original Fuchsfelgen, elektrische Antenne.

PREIS AUF ANFRAGE (621 246719 oder feltzcos@pt.lu).



Mercedes-Benz 190 SL W121

- Première mise en circulation 15/09/1961
- Voiture en état concours
- Voiture ayant participé à plusieurs concours et classée à différentes reprises
- Véhicule se trouvant en Belgique avec papiers et CT ok

CONTACT Agostini Emanuele (0032 478242697) ou Agostini Ermanno (0032 477351283)



Une voiture, une passion, une grande famille

Créé en 2000, le Mercedes-Benz Club Luxembourg asbl regroupait à l'origine les propriétaires de voitures de la série 107 de Mercedes-Benz, construites entre 1971 et 1989 en cabriolet (SL) et coupé (SLC). Depuis 2006, il accueille aussi les propriétaires de tout type de voitures anciennes construites par Mercedes-Benz.

Le but du club est, entre autres, la promotion de l'entretien, de la conservation et de la reconstruction des modèles classiques de Mercedes-Benz, par la mise à disposition de conseils techniques, l'organisation de rencontres régulières et la participation à des excursions et rallyes sur des routes historiques et touristiques, au Luxembourg et à l'étranger. Le Mercedes-Benz Club Luxembourg est le seul club de Mercedes-Benz au Grand-Duché

officiellement reconnu par Daimler-Benz et le Mercedes-Benz Club-Management de Stuttgart, comme partenaire du cercle très sélectif des clubs Mercedes-Benz existant dans le monde. De ce fait, il bénéficie du soutien de la marque et peut offrir une gamme de services et d'avantages à ses membres.

Les avantages d'une affiliation

L'adhésion au club comporte une série d'avantages. Outre le droit de participer aux randonnées, manifestations et visites organisées, le titulaire d'une carte de membre du club bénéficie de réductions substantielles offertes par Mercedes-Benz au Luxembourg sur les réparations et entretiens effectués sur sa voiture de collection. En outre, la Mercedes-Benz ClubCard offre à son détenteur

des réductions importantes dans des musées et des hôtels en Europe et partout dans le monde, un accès protégé à la ClubLounge avec des informations sur les voitures anciennes de Mercedes-Benz, des tarifs réduits sur les entrées à des foires, des réductions sur les articles de la Classic Collection, etc.

Les membres du Mercedes-Benz Club Luxembourg reçoivent gratuitement le magazine « Carl's », ainsi que la publication « Mercedes Classic ».

Pour demander l'affiliation, il suffit de contacter le Mercedes-Benz Club Luxembourg ASBL.

⇒ Tél : (+352) 621 375 056
Fax : (+352) 78 98 53
Mail : info@mercedesbenzclub.lu